

Стромилов Николай Н.

Впервые над полюсом (из записок полярника)

Издание: *Стромилов Н. Н. Впервые над полюсом.* — Л.: Гидрометеиздат, 1977.

OCR, правка: Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Стромилов Н. Н. Впервые над полюсом. — Л.: Гидрометеиздат, 1977. — 144 стр. с илл. /

Предисловие акад. *Е. К. Федорова.* (Арктика XX век). Цена 51 коп.

Аннотация издательства: В 1977 г. исполняется 40 лет с момента высадки на дрейфующие льды советской научной станции «Северный полюс 1». Казалось бы, что нового можно сказать об этом выдающемся событии, которому посвящена обширнейшая литература?

Оказывается, можно. Многие ли знают, что прежде чем в районе Северного полюса сели четыре тяжелые машины, над полюсом пролетал маленький самолет-разведчик? Бортрадиостом этого первого советского самолета над полюсом и был автор предлагаемой книги. Он же был одним из создателей радиостанции «Дрейф», связывавшей папанинцев с миром. За участие в подготовке и обеспечении работы папанинской экспедиции Н. Н. Стромилов был награжден орденом Ленина.

Книга рассчитана на самые широкие круги читателей, и прежде всего — на молодежь.

Впервые над полюсом

Несколько слов о Николае Стромилове

Начало пути

Назад дороги нет

Мы строим «Дрейф»

Старт

Здравствуй, остров Рудольф!

Впервые над полюсом

Идем на вынужденную

UPOЛ выходит на связь

Вам на полюс? Пожалуйста!

На дрейфующей льдине

Красные крылья над Арктикой

Цветы остались на льду

Примечания

«...И вот теперь мы, пятеро советских людей, приближаемся к полюсу на самолете, построенном нашими соотечественниками. Мы немного напряжены, но это неизбежно в каждом полете. Мы спокойны, потому что уверены в себе и друг в друге. Мы верим в наш самолет. Мы знаем наверняка: случись что-нибудь непредвиденное — и вся страна, пославшая нас в этот полет, придет на помощь...»

Такую запись я сделал 5 мая 1937 года в дневнике, который вел во время первой советской воздушной экспедиции на Северный полюс.

Я перелистываю пожелтевшие страницы дневника — потрепанной толстой ученической тетради. Они написаны простым карандашом. Местами текст почти стерся. Почерк не везде разборчив — торопился. Тетрадь могла бы дать моим близким несколько секунд тепла в первую страшную зиму ленинградской блокады, сгорев в самодельной печурке. Но они сохранили ее — для меня и моих друзей. И я благодарен

им за это: они помогли мне на склоне лет мысленно перенестись в бурные годы первых пятилеток и вновь ощутить величие подвигов, совершенных тогда советскими людьми — моими современниками, и как бы помолодеть при этом.

Человек не может и не должен жить без прошлого. И правильно делаем мы, время от времени обращаясь памятью к делам давно минувших дней. Иногда это помогает, сопоставляя вчерашний день с сегодняшним, лучше понять, каких огромных успехов за относительно короткое время достигла наша Родина, иногда — не повторять ошибок прошлого. Часто обращение к прошлому заставляет нас склонить головы перед памятью наших соотечественников, отдавших жизни в борьбе за лучшее будущее поколений, в военное или мирное время — безразлично...

Несколько слов о Николае Стромилове

Впервые над полюсом. Это произошло 5 мая 1937 года. Пятеро советских людей — экипаж самолета-разведчика экспедиции «Север!», стартовавшего с острова Рудольфа, — через 5 часов полета достигли Северного полюса и вернулись на базовый аэродром буквально на последних каплях горючего.

Они не были первыми достигшими полюса. Еще в апреле 1909 года американец Роберт Пири после 23 лет напряженной подготовительной работы пришел к полюсу со стороны Гренландии на собачьих упряжках.

Американец Ричард Бэрд, впоследствии адмирал, видный исследователь Антарктиды, 9 мая 1926 года вылетел со Шпицбергена, долетел до полюса и вернулся обратно. А несколькими днями позже экспедиция под началом норвежца Руала Амундсена, финансируемая американским миллионером Линкольном Элсуортом, на дирижабле «Норвегия», сконструированном и ведомом итальянцем Умберто Нобиле, прошла над полюсом, стартовав со Шпицбергена и приземлившись на мысе Барроу на Аляске. Два года спустя Нобиле повторил полет к полюсу на аналогичном дирижабле «Италия». Экспедиция (на этот раз целиком итальянская) также достигла полюса, но на обратном пути потерпела катастрофу. Большая часть ее участников была подобрана советской спасательной экспедицией на ледоколе «Красин» под руководством проф. Р. Л. Самойловича.

Но была большая разница между всеми этими предприятиями и полетом нашего разведчика. Для Бэрда и Амундсена, Элсуорта и Нобиле, как ранее и для Пири, достижение полюса было основной задачей. Ради ее выполнения они шли на серьезный риск. Они знали, что многие их предшественники погибли, не достигнув цели.

Экипаж Павла Головина, в составе которого летел бортрадистом Николай Стромилов, автор этой книжки, при всем том же самом риске, при всех тех же требованиях, что предъявляла Арктика к его предшественникам, — требованиях профессионального умения, смелости, находчивости, — был лишь передовым разведчиком первой советской экспедиции на Северный полюс. За ним готовились стартовать тяжелые самолеты, для того чтобы высадить на лед вблизи полюса экспедицию, которой предстояло в течение многих месяцев вести разносторонние научные наблюдения. Все это в целом было существенно новым.

Тогда — в 1937 году — завершался первый этап советского освоения Арктики. Сначала полярные станции на побережье, недалекие плавания судов в окраинных морях Северного Ледовитого океана — постепенное изучение природы Арктики, затем — нарастающими темпами — организация полярных станций на далеких арктических островах, героическое описание и картирование огромного архипелага Северная Земля, проделанное за два года экспедицией из четырех человек, сквозное плавание ледокольного парохода «Сибиряков» по всему Северному морскому пути впервые за одну навигацию. Подошло время изучения и освоения Центральной Арктики.

Экспедиция на полюс была предпринята не престижа ради. Она была нужна для того, чтобы изучить закономерности дрейфа льда и получить возможность прогнозировать ледовую обстановку на трассе Северного морского пути, для того чтобы понять природу Северного Ледовитого океана — его глубины, течения, состав воды, для того чтобы составить надежные магнитные карты, для того чтобы решить вопрос о наличии жизни в высоких широтах и многие подобные вопросы.

Советские ученые, моряки и летчики к тому времени уже накопили немалый опыт работы в окраинных морях Северного Ледовитого океана и были вполне подготовлены для исследования его центральной части.

О первой советской экспедиции на Северный полюс, о дрейфующей станции И. Д. Папанина СП-1 (сейчас действуют станции СП-22, СП-23 и СП-19) написано очень много. Я сам не однажды писал об этом. И все же, читая эту книжку, было не только приятно вспомнить одно из самых важных дел своей жизни, но и очень интересно увидеть его заново — глазами товарища по экспедиции, талантливого радиооператора Николая Стромилова. Он оказался столь же талантливым рассказчиком, имеющим свою, своеобразную точку зрения. И мне кажется, что каждый читатель обнаружит ее в этом рассказе. Чем она определяется? В чем своеобразие этого человека, одного из нескольких десятков, отобранных для участия в весьма ответственной экспедиции?

Он точно описал свой внешний облик словами О. Ю. Шмидта: «...Длинный и худой человек с горящими глазами, Дон-Кихот по фигуре, уверенно колдует среди тонких деталей современной аппаратуры».

А внутренний? Как влезть в душу человека? Однако в длительных экспедициях, когда люди долго и работают, и живут в тесном, постоянном общении, в отрыве от привычного окружения «Большой Земли», внутренний мир каждого невольно раскрывается для всех.

Сейчас возникла целая наука о «совместимости» и «несовместимости», о воздействии и взаимном влиянии людей друг на друга в небольших изолированных коллективах; все это, конечно, очень интересно и очень важно — в преддверии дальних космических полетов. Но тогда мы, по своей «серости» в этих вопросах, по незнанию психосоциальных теорий, судили о поведении товарищей просто и, может быть, иногда грубовато.

Это был чисто эмпирический, как сказали бы сейчас, подход.

Так вот, у автора этой книжки отнюдь не «легкий» характер. Читатель заметит, как тактично он обходит этот вопрос. Он резок и иной раз дерзок, он может вспылить, он не постесняется прямо и четко высказать свое мнение, никак не считаясь с тем, какими последствиями обернется это для него лично. И при всем том он вполне «совместимый». С кем? В каком коллективе? В таком, где нет лодырей и подхалимов, где каждый знает и любит свое дело, где все готовы выложиться до последнего ради выполнения общей задачи, где нет ни хвастунов, ни болтунов.

Он непримирим ко всякому разгильдяйству, «сачкованию», самонадеянности. И именно в этих случаях он будет и дерзок, и груб, и беспощаден.

Он был «совместим» с людьми коллектива первой советской экспедиции на Северный полюс, и читатель увидит, с какой теплотой, с какой собственной скромностью, с каким дружеским юмором он описывает всех нас — остальных ее участников.

Он был «совместим» с людьми замечательного коллектива Опытной радиолaborатории в Ленинграде, который сделал нечто по тому времени (и по отпущенным ему срокам) невозможное — радиостанцию «Дрейф».

Он был одним из строителей радиоцентра на мысе Шмидта в 1939—1940 годах. Он оказался «совместим» в коллективе Ленинградского штаба партизанского движения в блокированном Ленинграде.

После снятия блокады и освобождения Ленинградской области он вновь вернулся в Арктику — работал начальником связи Штаба морских операций Западной Арктики и начальником радиометцентра на острове Диксон.

...Он и сейчас «длинный и худой человек с горящими глазами», беззаветно преданный своему делу, не обрюзг, не стал рыхлым — ни душой, ни телом. Он и сейчас, думаю, дружит не с каждым. Но каждый из тех, с кем он дружен, может этим гордиться.

Академик Е. К. Федоров

Начало пути

Для меня участие в экспедиции на Северный полюс началось с совещания, которое состоялось в феврале 1936 года. Совещание ведущих специалистов Ленинградской Опытной радиолaborатории открыл ее начальник Лев Абрамович Гаухман. Был, как всегда, краток.

— Разрешите порадовать вас, товарищи, — сказал он. — Лаборатория получила важное задание: в кратчайший срок разработать и построить радиостанцию для первой в мире научной полярной станции, которая будет работать на дрейфующих льдах в районе Северного полюса. Радиостанция, при всех неблагоприятных условиях, должна обеспечить уверенную связь на расстоянии порядка тысячи километров и быть весьма надежной.

На слове «весьма» Гаухман сделал ударение.

— Руководство, — продолжал он, — придает этой работе особое значение. Выполнять ее придется параллельно со всеми ранее запланированными работами, ни по одной из них сроки и объемы изменить нельзя. Придется искать резервы! Представитель заказчика — Главного управления Северного морского пути при СНК СССР — приедет со дня на день. Вопросы есть?

Сообщение Гаухмана ошеломило нас. Вопросов не было. И не потому, что они не возникли. Вопросов можно было задать уйму. Но мы знали, что в ходе даже предварительного обдумывания задания часть вопросов, готовых сейчас слететь с языка, потеряет актуальность, на часть мы сумеем ответить сами и лишь некоторые, особо принципиальные, возможно, будет иметь смысл обсудить у начальника лаборатории, время которого мы ценили и берегли, как и собственное.

— Тогда, Владимир Леонидович, — обратился Гаухман к своему заместителю по научным исследованиям Доброжанскому, — прошу ко мне завтра с проектами тактико-технических требований и плана работ по новому заданию.

В тот же день был открыт заказ, получивший условное обозначение «Дрейф», и разработка радиостанции, предназначенной для работы в необычных условиях, началась.

* * *

Гаухман и Доброжанский. Первый — комсомолец двадцатых годов, инженер-экономист. Второй — радиоинженер, в недавнем прошлом рабочий, электромонтер. Их уважал и любил коллектив лаборатории за энергичное и умелое руководство — отличное знание дела сочеталось в них со всемерной поддержкой инициативы подчиненных, а высокая требовательность — с глубоким уважением к людям. Их связывала дружба, их привыкли видеть вместе — на работе в лаборатории, организаторами которой были оба, и в Секции коротких волн ленинградской

организации радиолюбителей, где они, бывшие ее воспитанники, «яростные рыцари» коротких волн, проводили немногие часы досуга, с трудом выкраиваемые из скудного бюджета времени. Около десяти лет Гаухман был бессменным руководителем ленинградских радиолюбителей, примерно столько же времени членом президиума Секции был Доброжанский.

Они создавали Опытную радиолaborаторию в начале тридцатых годов. Создавали — какое это емкое слово! За ним — многие напряженные дни и бессонные ночи. Изыскание помещения, проектные и ремонтно-строительные работы. Поиск, установка, монтаж и ввод в эксплуатацию оборудования. Подбор, воспитание и обучение людей. Планирование исследовательских работ (а подлежат ли они вообще планированию, спрашивали мы тогда своих руководителей) и производства. Глубокая по тому времени экономическая работа, позволившая коллективу лаборатории через непродолжительное время после ее создания выйти на рубеж самоокупаемости.

* * *

Гаухман и Доброжанский были не единственными в лаборатории представителями беспокойного племени радиолюбителей-коротковолновиков. В таинственном мире дальних связей на коротких волнах жили Женя Иванов, Володя Ведерников, Симон Бриман, Андрияша Ковалев, Федя Гаухман.

...Чтобы попасть в этот мир, я пятнадцатилетним мальчишкой в середине двадцатых годов пришел в ленинградскую радиолюбительскую организацию, вместе с другими такими же зелеными, несобранными парнями и девчатами, потрясенными величию и таинственностью радио и проникнутыми огромным желанием работать в этой области. Встретили нас приветливые и заботливые люди. Они были ненамного старше нас, но хорошо понимали, как нужны народному хозяйству и армии начинавшей новую жизнь страны радиоспециалисты, имеющие хотя бы скромную на первых порах подготовку. И они начали учить нас. Учили сами, приглашали преподавателей.

Основы электротехники. История и основы радиотехники. Телеграфная азбука: передача и прием на слух. Прием на слух — это было самое трудное. Парни нервничали, ломали карандаши, кое-кто из девчат начинал плакать. Тогда на середину класса выходил наш преподаватель Леонтий Васильевич Кащик и рассказывал что-нибудь смешное, обязательно связанное с телеграфной азбукой. Рассказчик он был хороший, мы успокаивались, начинали хохотать, а Кащик, дождавшись, пока девчата вытрут слезы, теперь уже слезы смеха, возобновлял занятие.

Основы конструирования радиоаппаратуры. Это было очень интересно: мы делали для себя, для своих будущих домашних радиостанций, радиоприемники, получали навыки конструирования передатчиков.

Правила радиообмена. Международные переговорные коды. И наконец, завершающий этап подготовки — самостоятельный выход в эфир на настоящей коллективной радиостанции! И связь. Первая тобой, всем существом твоим, проведенная связь! Ее, как и первую любовь, никакие события не вытеснят из памяти. А после первой связи — вторая, десятая, тысячная, теперь уже на своей, домашней радиостанции.

Сначала это относительно ближние, советские радиолюбители: Москва, Горький... Потом Омск, Новосибирск, Баку... Затем «прорубается» окно в Европу, и ты становишься счастливым обладателем красивых карточек-квитанций, подтверждающих связи, проведенные тобой с коротковолновиками суровой страны лесов и озер —

Финляндии, туманной Англии, Франции, Италии и многих других стран этого континента.

Растет опыт, совершенствуется твоя радиостанция, и в одну прекрасную ленинградскую белую ночь ты устанавливаешь связь с радиолюбителем из Сан-Франциско! Новый континент, новая страна! А через неделю ты принимаешь сигналы радиолюбителя из далекой Аргентины, и он, с трудом правда, но разбирает твои!

Проходит месяц — и на твоём тоненьком, невидимом «проводе» радиолюбитель из Австралии! И ты, если не сделал этого раньше, по-взрослому благодаришь судьбу за то, что она привела тебя в мир коротких волн, столкнула с настоящими людьми, которые помогли закрепиться в тебе случайному интересу к этой чудесной технике.

Но пока все это для тебя. А что для общества? И ленинградские радиолюбители, не дожидаясь, пока кто-нибудь задаст им этот вопрос, с передвижными радиостанциями, часто построенными своими руками, вместе с учеными, инженерами и товарищами по оружию из других городов страны начинают внедрять короткие волны в народное хозяйство и армию. Они участвуют в экспедициях Академии наук — Евгений Андреев и Симон Бриман, в маневрах Ленинградского военного округа, устанавливают свои передвижки в поездах дальнего следования — Василий Ходов и Владимир Киселев, совершают морские переходы из Балтийского моря в Черное и Баренцево — Анатолий Кершаков, Кирилл Васильев и Дмитрий Аралов, в составе команды ледокола «Красин», выполняя свой интернациональный долг, идут на спасение членов экипажа потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия» — Иван Экштейн и Юрий Добровольский.

Радиолюбители строят передатчики для «Главзолота» и внедряют коротковолновую связь с приисками — Владимир Ванеев, работают в лесном хозяйстве — Юрий Тилло, участвуют в освоении Арктики — снова Василий Ходов.

Ленинградские радиолюбители разрабатывают и запускают в производство первый массовый коротковолновый приемник, и он получает название КУБ — Коротковолновая Ударная Бригада (Владимир Доброжанский, Симон Бриман, Борис Гук, Петр Иванов, Анатолий Кершаков).

Александр Барашков, Петр Шалашов... Они были первыми организаторами радиолюбительства в Ленинграде, много сделали для внедрения коротких волн в народное хозяйство страны. Много имен, кроме названных, хранит память...

* * *

Ленинградская Опытная лаборатория не впервые выполняла работу для Севера. Мы проектировали и строили коротковолновые и средневолновые передатчики малой и средней мощности для полярных станций и оборудование для радиоцентров Арктики. В 1933 году планировался рейс парохода «Челюскин» по Северному морскому пути в одну навигацию. Нам поручили проверить возможность прямой связи парохода с центром, изготовить для этого коротковолновый передатчик и выделить специалиста для его обслуживания. Так в составе команды «Челюскина» в качестве радиста оказался один из разработчиков передатчика — автор этих строк. А старшим радистом на «Челюскине» пошел Эрнст Теодорович Кренкель.

* * *

Мое первое знакомство с Кренкелем — эфирное, одностороннее — состоялось в 1931 году. Я был радистом летней Новоземельской геологической экспедиции, база которой находилась в Белушье губе. В конце июля, в яркий солнечный день, над

нашим поселком появилось огромное сигарообразное тело с надписью «LC-127», послышался шум моторов. Летел немецкий дирижабль «Граф Цеппелин» под командованием доктора Гуго Эккенера, направлявшийся на Землю Франца-Иосифа для встречи и обмена почтой с ледоколом «Малыгин». На борту — международная экспедиция, научную часть которой возглавлял известный советский ученый-полярник Р. Л. Самойлович.

Я бросился к радиостанции. Включил приемник. «Пробежал» по диапазону и услышал громкую, не быструю, ритмичную, очень четкую, даже изящную работу на ключе. Это был Кренкель. Он с кем-то держал связь.

Сгорая от нетерпения, я с трудом дождался окончания связи, с трудом запустил изношенный движок, включил передатчик и позвал: DENNE (позывной дирижабля). Ответа не было. Я снова и снова вызывал дирижабль, но он молчал. Когда возбуждение прошло — понял, что воздушный корабль ведет наблюдение на определенной, неизвестной мне волне, а она может быть далека от той, на которой я его вызываю. И все равно было обидно: упущена возможность установить первую в моей жизни (а может, и последнюю!) связь с настоящим дирижаблем — я ведь радиолюбитель...

* * *

Что я знал о Кренкеле?

Знал, что он дважды — в 1924 и 1927 годах — зимовал на полярной станции Маточкин Шар и год в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа — 1929-30-й. Что проявил он себя настойчивым экспериментатором, правдами и неправдами добывал и привозил на станцию коротковолновую аппаратуру и мастерил самодельную, успешно связывался на ней с островом Диксон и советскими радиолюбителями в южных районах страны, а 12 января 1930 года установил рекорд дальности радиосвязи на коротких волнах, связавшись с американской экспедицией Р. Бэрда, зимовавшей в Антарктике.

Жизнь Кренкеля представлялась насыщенной событиями, ради участия в которых стоило появиться на свет божий, хотелось увидеть «живого» Кренкеля, поговорить с ним и посмотреть, каков он. Но честно скажу: не было еще у меня в те годы мысли о том, что эксперименты с короткими волнами на полярных станциях, которые Кренкель проводил с одержимостью ученого, были началом огромного вклада, внесенного этим человеком в дело развития арктической радиосвязи. Чтобы понять это, потребовалось время.

* * *

...На проектирование и изготовление передатчика для «Челюскина» коллективу лаборатории было отпущено до смешного мало времени — полтора месяца. Но мы все же уложились в этот сжатый срок и, как сделала бы на нашем месте каждая «приличная фирма», повезли устанавливать передатчик за несколько часов до отхода «Челюскина» от причала. Тут произошла моя первая встреча с Кренкелем.

В тесноватой радиорубке стоял высокий, плечистый человек в морском кителе и мятой фуражке с низко надвинутым козырьком. Отличная выправка. В зубах погасшая трубка. Я представился:

— Ваш помощник... (называю фамилию).

— Приветствую вас. Кренкель. Велика ли моща? (касается привезенного передатчика).

— Пятьсот полезных (имелось в виду 500 ватт полезной мощности).

- Ого! Любительские диапазоны?
- Только сорокаметровый.
- Жаль, жаль — маловато. Ну, ничего...

Первое впечатление: мрачноват... не особенно любезен... Как часто оно бывает ошибочным! На поверку оказался Кренкель великолепным товарищем, умным, эрудированным человеком. И совсем не был «мрачноват», наоборот — любил шутку. Прекрасно воспитанный, он просто не мог быть «не особенно любезен».

Мы зачем-то еще раз пожали друг другу руки, и он стал помогать устанавливать привезенный передатчик.

...Почти три месяца были мы с Кренкелем на «Челюскине». Передавали друг другу вахты. Жили в одной каюте. Играли в шахматы и забивали козла. Чем запомнился мне Кренкель? Во-первых, высокоразвитым чувством служебного долга. Он не представлял себе, что можно опоздать на вахту или не вовремя провести ранее назначенную связь. Не терпел беспредметного «радиотрепа», понимал, что может помешать другим радиостанциям. Прекрасно ориентировался в эфире. Принимал телеграммы с хорошей скоростью. На ключе работал не быстро, но очень четко. «Лучше так, чем спотыкаться и давать перебои на каждом слове, как делают некоторые наши «скоростники», доводя своих корреспондентов до белого каления», — сказал он однажды.

И еще одна, не столько профессиональная, сколько человеческая, черта Кренкеля запомнилась мне: он никогда не стеснялся спрашивать, если чего-нибудь не знал. Он брал тебя за пуговицу кителя, говорил: «Слушай-ка...»—и задавал вопрос, на который сам ответить не мог. Это требовало определенной смелости, доверия и уважения к людям. И человек, поступающий так, достоин был уважения.

Справедливости ради, скажем, что черты, свойственные Кренкелю и характеризующие его как профессионала, были присущи и многим полярным радистам, которые одновременно с ним, а некоторые чуть позже, включились в дело освоения Арктики. Таким, например, как А. Абрамчук, Е. Гиршевич, А. Голубев, Н. Дождиков, В. Круглов, В. Кузнецов, О. Куксин, К. Румянцев, П. Целищев. Наделив других профессиональными качествами, свойственными Кренкелю, я вовсе не собираюсь умалить его заслуги и роль в развитии арктической связи. Я хочу лишь сказать, что он никогда не был таким «высшим существом» (и обиделся бы, если бы так кто-нибудь сказал или подумал о нем): в Арктике его всегда окружали товарищи по профессии, он уважал их и учился у них, а они — у него.

Назад дороги нет

Рейс «Челюскина» относится к разряду событий, воспоминания о которых идут с человеком до конца его дней. Сохранил их и я, несмотря на то что не довелось мне быть в лагере Шмидта, возникшем на дрейфующих льдах после гибели парохода. В составе группы из восьми человек я ушел с «Челюскина» 3 октября 1933 года, когда судне накрепко зажатое тяжелыми льдами Чукотского моря, стояло у входа в Колючинскую губу — предстояла зимовка и начиналась эвакуация населения парохода, которое в этих условиях становилось избыточным...

* * *

Ленинградцы тепло проводили «Челюскина». Радужными были первые недели рейса. Приветливо встретила корабль летняя Балтика. В чреве парохода мерно kloкотали 2500 лошадиных сил, заключенных в стальные цилиндры. Корабль уверенно, 10-узловым ходом шел из Ленинграда в Мурманск, и волны послушно расступались перед его черным форштевнем.

Чем-то теплым, гриновским веяло в эти дни от корабля и людей на нем. На мостике — часто вместе — прохаживались чернобородый начальник экспедиции и рыжеусый капитан{1}. Бдительно стояли вахты, напустив на себя суровость, штурманы. Лихо повторяли команды рулевые. Над кораблем, сопровождая его, летели чайки. Из камбуза на корме выглядывал кок в положенном ему белом колпаке. И казалось, вот-вот на мачты взлетят белые паруса...

А в судовых помещениях шла своя напряженная жизнь. Люди знакомились друг с другом, привыкали к морскому быту, проверяли и крепили грузы, готовились к научной работе, которая должна была начаться с момента выхода корабля в Баренцево море.

Радисты стояли свои вахты: чуть ли не круглые сутки звучали в эфире позывные RAEM. С удовольствием работали на коротковолновом передатчике непосредственно с Москвой и Ленинградом, слышали нас хорошо. По-доброму переругивались с плодовитыми корреспондентами газет, которых на «Челюскине» оказалось великое множество.

Шесть дней «Челюскин» стоял в чистеньком, залитом июльским солнцем Копенгагене. Тут, на верфи «Бурмайстер ог Вайн», только что построившей судно, устранялись дефекты машин.

Мы бродили с Кренкелем по улицам гостеприимной датской столицы, с почтением останавливаясь перед памятниками старины. Хорошо смотрелись городские скверы, где в небольших прудах, никем не тревожимые, спокойно плавали белоснежные лебеди. Впечатляли магазины: масса товаров и мало покупателей — видно, не всем сладко жилось в этом городе. Удивлялись: до чего же продавцы горячих сосисок похожи на наших мороженщиков и как же много тут велосипедистов. Искали и, представьте себе, нашли мягкие войлочные туфли, без которых, как считал Кренкель, отправляться в путешествие, подобное нашему, просто неприлично. Правда, странно как-то было расплачиваться валютой за этот неказистый ширпотреб.

Норвежские шхеры. Много раз описан путь по этому водному лабиринту, на берегах которого живут соотечественники мужественного Руала Амундсена. И все же каждого, впервые идущего этим путем, покоряет своеобразие сочетаний высоких серых скал и зеленых долин, голубого неба и воды — иногда черной, иногда зеленой, а чаще такой же голубой, как небо. Путь в шхерах привлекает частой, как в кино, сменой пейзажа и немного щекочет нервы: судно идет полным ходом прямо на скалы и, кажется, неминуемо должно в них врезаться. Но в последний момент открывается недоступный неопытному глазу издали поворот водного лабиринта, следует команда: «Право (или — лево) на борт!» — скала, угрожающе надвигавшаяся на пароход, остается в стороне, а перед глазами возникает уже совсем иной пейзаж, непохожий на тот, которым ты только что любовался. Иногда «Челюскин» выходит в открытое море, и тогда бывалые мореходы говорят, что ведет он себя на волне, как настоящий ледокол{2}.

А потом был деловитый, деревянный Мурманск, где ребяташки прямо с причалов порта на нехитрую снасть, состоящую из гвоздя с куском красной тряпки и веревки, ловили здоровенную треску. Непродолжительная стоянка. Бункеровка. Испытания и погрузка на корабль самолета-амфибии.

10 августа «Челюскин» выходит в Баренцево море и берет курс на Новую Землю: впервые в истории большой грузовой пароход начинает огромной протяженности и ответственности рейс по неосвоенному тогда еще Северному морскому пути с целью завершить его в одну навигацию. К сожалению, этот рейс вообще был первым для «Челюскина»: он только что сошел со стапелей и не был испытан хотя бы в малом ледовом плавании.

Баренцево море тоже было по-летнему приветливым — относительно спокойным. Около трех дней пути — и корабль вошел в пролив Маточкин Шар. Напоминал норвежские шхеры и, как они, был красив этот пролив, но другой, более суровой красотой — теряющиеся в облаках вершины покрытых льдом и снегом гор, контрастирующая с ними черная вода и почти полное безлюдье на берегах.

Но вот и Карское море. И первые льды — отдельные, небольшие поля молодого льда. Попытка форсировать этот лед и... ломается шпангоут, гнутся стрингеры, срезается несколько и ослабевает много заклепок, появляется течь в носовом отсеке. Выясняется, что в связи с перегрузкой — на борту значительное количество угля для ледокола «Красин» — усиленная ледовым поясом часть обшивки находится ниже ватерлинии и корабль встречает льды менее прочной частью. Нужно облегчить носовую часть судна, и тогда она поднимется. Объявляется аврал: уголь из первого трюма перегружается в бункер и на корму. Работа эта идет около двух суток. Через несколько часов после окончания аврала к «Челюскину» подходит «Красин» и начинает принимать уголь. Когда он заканчивает бункеровку, нос «Челюскина» значительно поднимается и поврежденная часть обшивки оказывается над водой. Теперь судно будет встречать лед, как и положено — ледовым поясом.

Строители, которых мы везем на остров Врангеля, ставят дополнительные деревянные крепления в носовом трюме. «Красин» выводит нас на чистую воду и направляется на Диксон за пароходами Ленской экспедиции, проводку которых должен обеспечивать. «Челюскин» берет курс на пролив Шокальского, но подступы к Северной Земле в этом районе оказываются забитыми мощными льдами.

* * *

Северная Земля. Она совсем «молода» — до 3 сентября 1913 года никто не знал, что она существует. В этот день ее открыла Русская гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», возглавляемая Б. А. Вилькицким. В течение 1913—1914 годов участники экспедиции нанесли на карту очертания только южного и восточного берегов. Всестороннее, планомерное исследование Северной Земли было начато при Советской власти — в 1930 году на ближних подступах к ней, на острове Домашнем, открылась научная полярная станция.

На пустынном, заснеженном берегу небольшого островка были построены дом и склад, установлены ветряк и радиомачта. На зимовку остались четыре человека: три бывалых полярника — Г. Ушаков (начальник станции), Н. Урванцев и С. Журавлев — и новичок-радист В. Ходов.

Два долгих года они не видели людей — не приходили к ним суда и не прилетали самолеты. С внешним миром связывало североземельцев только радио. В труднейших условиях сумели они сохранить свойственную коллективу советских людей сплоченность. На борт пришедшего за ними судна они поднялись уставшие, но бодрые духом, счастливые сознанием того, что выполнили главную свою задачу — провели подробную и тщательную съемку Северной Земли, составили первую ее карту, получили представление о геологическом строении ее, климате, флоре и фауне. Не знали они тогда, наверное, что пройдут десятилетия и их работа будет отнесена к числу важнейших географических открытий века, свершенных советскими людьми.

Многое должен был знать и уметь радист этой зимовки. Отлично знать радиоаппаратуру и силовое оборудование, иначе первая же неисправность сорвет радиосвязь. Уметь посредством коротковолнового передатчика очень небольшой

мощности (именно коротковолнового, потому что Ходов был радиолубителем-коротковолновиком) обеспечить достаточно надежную радиосвязь.

В любом деле кто-то всегда бывает первым. Первым внедрять короткие волны в арктическую связь стал Кренкель. И вскоре по проложенному им пути пошли другие. Среди них — ленинградец Ходов. Оговоримся: не был этот путь первоклассной дорогой с асфальтовым покрытием. Это была ухабистая тропа со многими поворотами, и неожиданности могли поджидать человека за каждым из них. На этой тропе можно было столкнуться с неверием в короткие волны, косностью, равнодушием и даже неприязнью к «изобретателю».

В начале тридцатых годов изучение коротких волн только начиналось и не совсем было ясно — возможна ли вообще более или менее регулярная связь между Северной Землей и, скажем, Ленинградом и на каких волнах ее надо вести. Но Ходов настойчиво экспериментировал, подбирал наилучшее время и волны для связи с Ленинградом, где в помещении яхтклуба на Крестовском острове сигналы первой североземельской радиостанции, иногда еле слышные, затаив дыхание, принимали товарищи Ходова, радиолубители-коротковолновики. И связь была. На коротких волнах, делающих первые шаги в Арктике.

Четверо североземельцев тяготы хозяйственных работ делили поровну: каждый дежурил по неделе в месяц. Нужно было убрать помещение и территорию. Заготовить топливо и воду. Приготовить пищу и испечь хлеб. Накормить товарищей и помыть посуду. Иными словами, делать всю ту не сверкающую разнообразием работу, которая была в те годы уделом всех полярников, зимовавших на небольших станциях. Вместе со своими товарищами выполнял ее и Ходов. Но пожалуй, самыми трудными для радиста были дни, когда трое его товарищей уходило в маршруты и он оставался один. Теперь дежурным по станции каждый день, каждую неделю был он. И делал метеонаблюдения и кормил больных собак — он. И связь держал — он. А когда приходили на станцию медведи, дело с ними тоже должен был иметь он. Заполнены были эти дни, которых в общей сложности за два года набралось около шестидесяти, беспокойством за ушедших в маршруты товарищей. Надо ли говорить, какое мужество требовалось в этих условиях от Ходова! Счастливы были ленинградские радиолубители, когда узнали, что за работу на этой зимовке их товарищ «по оружию» комсомолец Василий Ходов награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Зимовка на Северной Земле была первой для Ходова. Пройдет время — и он станет одним из разработчиков генерального плана развития средств связи в Арктике, возглавит строительство первого полярного радиоцентра — на острове Диксон и третьего — на мысе Шмидта. Несколько лет он будет возглавлять крупные коллективы связистов в Арктике и на Большой Земле. А когда грянет война — снова станет радистом и будет выполнять задания командования в тылу врага. Тяжелая болезнь надолго лишит его возможности работать в Арктике и работать вообще, но он останется радиолубителем и будет выходить в эфир на своей личной радиостанции — нечасто, когда позволит больное сердце,—и его позывной UW3CF по-прежнему будут записывать в свои аппаратные журналы советские коротковолновики и радиолубители многих стран мира.

* * *

1 сентября «Челюскин» подходит к одноименному мысу, где уже стоят ледокольные пароходы «Сибиряков», «Седов», «Русанов» и ледокол «Красин». Картина гордая — пять советских судов встречаются у северной оконечности Азии,

мимо которой за всю историю мореплавания прошло менее десятка судов! А через некоторое время подходит еще одно судно.

Тут решалась судьба нашей экспедиции: продолжаться ей или нет.

Что было против? Чукотское море забито тяжелыми льдами. «Челюскин» не пригоден для самостоятельной работы даже в относительно слабых льдах и к тому же имеет значительные повреждения корпуса. Гидрология только начинала проникать в Арктику, служба авиационной ледовой разведки только организовывалась, поэтому неоткуда было получить какие-либо прогнозы, позволяющие надеяться на то, что «Челюскин» сам, без помощи ледоколов, сумеет пройти до Берингова пролива, особенно через Чукотское море. Чревато неприятностями для парохода со слабым корпусом было возможное сжатие льдов, встретиться он с ними один на один, да еще в открытом море: от льдов не уйдешь под прикрытием какого-либо островка, не спрячешься в бухте, как это нередко делают суда, уходя от штормов. «Красин», как это планировалось ранее, не может сопровождать нас до острова Врангеля: в схватках со льдами у него сломался один из гребных валов и он в значительной мере утратил ледокольные качества. В Чукотском море находится ледокол «Литке», на помощь которого мы вроде бы можем рассчитывать, но он занят проводкой судов из устья Колымы в Берингов пролив и тоже имеет серьезные повреждения.

Что было за продолжение экспедиции? Огромное желание патристически настроенного коллектива челюскинцев во что бы то ни стало выполнить поставленную задачу и такая же огромная готовность бороться при этом с любыми трудностями. Некоторая вероятность того, что ледовая обстановка в Чукотском море упростится и это поможет «Челюскину» достигнуть Берингова пролива. Опыт «Сибириакова». Но можно ли в полной мере на него опираться? Действительно, годом ранее ледокольный пароход «Сибиряков?», завершая впервые в истории переход по Северному морскому пути в одну навигацию, сумел вырваться из льдов Чукотского моря. Но это был ледокольный пароход, то есть судно с несравненно более прочным корпусом, неоднократно проверенное к тому же в ледовых плаваниях. В борьбе со льдами Чукотского моря оно дважды теряло винт и в Берингов пролив вышло под парусами.

Видимо, непросто было умнейшему человеку О. Ю. Шмидту принять решение продолжать экспедицию. Слишком много было против. Будь возможность послать на остров Врангеля один из ледокольных пароходов, стоящих около мыса, передав ему грузы с «Челюскина» (такой вариант рассматривался), Шмидт сделал бы это. Но такой возможности не было: суда эти имели слишком малую грузоподъемность. Да и переброска грузов на открытом рейде у мыса Челюскин была непростым делом, потребовала бы много времени и могла быть прервана, и надолго, штормом или натиском льдов.

Решение продолжать экспедицию. Думается, его в значительной мере обусловил великолепный настрой коллектива челюскинцев и то, что Шмидт был смелым, не боящимся ответственности руководителем. И когда это решение было принято, вряд ли на судне оставался хотя бы один человек, который считал его неправильным, несмотря на то что будущее корабля рисовалось далеко не в розовых красках.

«Челюскин» вышел в штормовое море Лаптевых. И снова бывалые мореходы, пряча в усах теперь уже грустную улыбку, говорили, что его качает, как настоящий ледокол.

* * *

Наш курс пересекается с курсом, которым шли когда-то к устью Лены боты американской экспедиции, возглавлявшейся лейтенантом Джорджем Де-Лонгом.

«Жаннетта», судно экспедиции, вышло из Сан-Франциско в июле 1879 года. Оно должно было принять участие в поисках шведской полярной экспедиции Отто Норденшельда, а затем направиться к Северному полюсу. В сентябре того же года «Жаннетта» вмерзла в лед в районе островов Геральд, начался дрейф длительностью почти в два года. В мае 1881 года экспедиция открыла острова Жаннетты и Генриетты, а в июне к северо-востоку от Новосибирских островов судно было раздавлено льдами. Начался неимоверно тяжелый ледовый поход к побережью Сибири. По пути американцы открыли еще один остров — Беннетта. Когда дорогу им преградила свободная от льда вода, тридцать три человека поплыли дальше на трех ботах, которые до этого тащили на санях. Шторм разъединил боты. Судьба одного осталась неизвестной, два — порознь — достигли дельты Лены. Двенадцать моряков из четырнадцати, находившихся на боте, которым командовал доблестный Де-Лонг, погибли (в том числе и он сам), так и не добравшись до населенных мест. Таким образом, экспедиция не досчиталась двадцати одного человека...

* * *

Промелькнуло море Лаптевых и пролив Санникова. Выйдя в Восточно-Сибирское море, «Челюскин» взял курс на остров Врангеля, но, встретив тяжелые льды, спустился к югу. Тут была возможность продвигаться, и 15 сентября корабль подошел к мысу Северному (теперь мыс Шмидта).

В навигацию этого года тут была построена полярная станция, которую мы еще несколько дней назад слышали в эфире. Шла она оглушительно. «Отлично, отлично!» — воскликнул Кренкель и, спасая уши, снял телефоны. — Как в лучших морях Европы!» Радиочасть новой полярной станции возглавлял Тауно Хаапалайнен, ленинградский радиолучитель, недавно отслуживший действительную в погранвойсках. Я хорошо знал Тауно — сосредоточенного, молчаливого, скромного. Рассчитывал встретиться и побеседовать с ним. Интересовало, как дошла аппаратура, изготовленная Опытной радиолaborаторией (путь-то не близкий — от Ленинграда), какие трудности встретились при вводе в эксплуатацию, какие пожелания передать разработчикам. Но льды остановили направлявшуюся к «Челюскину» шлюпку — в сгущавшихся сумерках я видел Тауно лишь издали, он стоял на носу шлюпки и махал рукой. Пришлось «интервью» у него взять по радио.

Разведка, проведенная летчиком Кукановым, показала, что пролив Лонга забит тяжелыми льдами, а сам остров Врангеля окружен ледовым поясом и подойти к нему для выгрузки нельзя. Еще несколько дней «Челюскин» пытался продвигаться во льдах, получая все новые повреждения. Но 19 сентября льды окончательно преградили ему дорогу. Корабль начал дрейфовать и 21 сентября оказался у входа в Колючинскую губу. Здесь дрейф льдов, в которых было зажато судно, прекратился.

* * *

...С «Челюскина» уходили больной кочегар С. Данилкин и сопровождающий его врач М. Мироненко. Остальные подбирались из людей, физическое состояние которых не внушало больших сомнений: значительную часть пути предстояло идти пешком. Это были товарищи, связанные основной работой с Москвой, Ленинградом и Харьковом: синоптик С. Простяков, инженер-электрик В. Кольнер, кинооператор М. Трояновский, поэт И. Сельвинский и я. Возглавлялась наша маленькая группа секретарем экспедиции Леонидом Мухановым. Был он толковым, доброжелательным и физически крепким человеком. Знал Арктику не понаслышке. И мы с легким сердцем приняли его

командование. Эвакуировать с парохода намечалось не менее половины состава экспедиции. Наша группа была первой, но... оказалась и последней.

С нами были четыре нарты, запряженные собаками. На нартах — документы экспедиции и почта, продовольствие для людей и корм для собак, примус, керосин, спальные мешки и палатки. Хозяева упряжек — четверо приземистых, закутанных в меха чукчей, прибывших с берега, — были молчаливы, возможно потому, что плохо знали русский язык, а мы совсем не знали чукотского.

Мы — восемь человек — покидали корабль с чувством глубокого беспокойства за судьбу остающихся на нем людей. Знали, что не рассчитан он для работы в тяжелых льдах и имеет серьезные повреждения корпуса. Что нет поблизости мощного ледокола, который мог бы вызволить корабль из ледового плена. И нет неподалеку самолетов, которые могли бы в случае необходимости прилететь хотя бы за женщинами и детьми. А если бы и были самолеты, то не найти, наверное, площадку, чтобы принять их в диком, хаотическом нагромождении льдов, окружающих судно...

* * *

До смешного легким представлялся нам с борта корабля тридцатипятикилометровый путь до мыса Джинретлен. И только пройдя первый километр, мы поняли, что путь до берега потребует от каждого предельного напряжения всех сил, так как состоял он из почти непрерывного перешагивания и перелезания через обломки ледяных полей, расположенные в самых причудливых и, казалось, наименее преодолимых сочетаниях. Представьте себе, что вы бесконечно поднимаетесь и спускаетесь по крутым и скользким лестницам, да еще помогаете перебираться собакам и перетаскиваете нарты.

Промежутки между обломками полей, припорошенные снегом, были коварны: нередко нога, ступая на такое место, встречала пустоту — приходилось быть осмотрительным. Ровные поля, идя по которым можно было отдохнуть, встречались нечасто и были невелики. Пройдет время, и Илья Сельвинский напишет: «А дорога трудна, что ни шаг, то стой, а кругозор огромен: ледовый океан являл собой до горизонта вид каменоломен. Закованные водопады, грот, ущелье, лабиринты, сталактиты...»

«Каменоломни». Тяжелее всех они даются Мироненко и Сельвинскому: оба предрасположены к полноте, у обоих не совсем здоровое сердце. Легче других Муханову, Трояновскому и, как это ни странно, нашему больному — Данилкину. Правда, он значительно моложе любого из нас. В «средней» группе — остальные. Кольнеру путь значительно усложняет шикарная, окладистая, черная борода, из которой он чертыхаясь то и дело выковыривает кусочки льда. А в общем-то тяжело дышат, обливаются потом, присаживаются на ропаки, отстают, потом догоняют остальных и молчат (каждое слово — расход энергии!) — все.

Останавливаемся на ночевку в сгустившейся темноте. В назначенный час до боли в глазах всматриваемся в горизонт — туда, где оставили «Челюскин», и туда, где, по нашему предположению, находится мыс Джинретлен, у которого стоят пароходы. Для нас обещали дать ракеты, но мы их не видим — подвела видимость.

Организуем лагерь, завидуя собакам, — свернулись клубками на снегу, прикрыли носы хвостами и преспокойно спят. Им не надо, засыпая на ходу, распаковывать имущество на нартах, разжигать примус, таять снег, варить какао, разогревать консервы, «сервировать стол», а поужинав, нырять в ледяные спальные мешки, раздевшись до белья...

Мы знали, что Арктика — умелый организатор напряженных ситуаций. Но не подозревали, что она умудрится создать такую ситуацию и на нашем, совсем коротком, пути до берега. А она ее создала: на второй день дорогу нам преградила лента черной воды шириной десять — пятнадцать метров — полынья. Она тянулась сколько хватал глаз параллельно берегу, и перемычек, по которым можно было перебраться на другую сторону, нигде не было видно.

У нас не было с собой ни шлюпки-ледянки, приспособленной для перетаскивания по льду на лыжах, ни надувной резиновой лодки. Шлюпки-ледянки на судне были. Но никто не задал сейчас вопрос, почему мы не взяли с собой хотя бы одну, — все понимали, что не дотащили бы ее до полыньи. А если бы и дотащили, она сделала бы наш путь неизмеримо продолжительнее. Резиновых надувных лодок на судне не было.

Что делать? Идти всей группой вдоль полыньи направо или налево в надежде, что где-то найдем перемычку, по которой сумеем перебраться на другую сторону? Но нет уверенности, что встретим ее на посильном для нас расстоянии. Послать, с целью дальнего поиска перемычек, вдоль полыньи в разные стороны по нарте, свободной от груза, с одним или двумя товарищами на каждой? Отвергается: лед пришел в движение и может разъединить группу, что в данной обстановке мы считаем самым опасным. Вернуться на «Челюскин»? Но где гарантия, что он находится на старом месте? Что начавшийся ветер с берега не разредел и около него льды и он не начал движение к Берингову проливу? Решительно отклоняется и этот вариант. Забегая вперед, скажем, что решение не возвращаться на судно было правильным: чуть позднее того времени, когда мы держали «военный совет» у полыньи, лед вокруг «Челюскина» разошелся и судно двинулось на восток.

Что же оставалось нам? Мы приняли решение, которое, на первый взгляд, не блистало активностью: разбить лагерь там, где нас остановила полынья, установить за ней наблюдение и ждать. Ждать, пока сама природа не наведет перемычку-мост через преграду, ею же созданную на нашем пути.

Мы посоветовались с хозяевами упряжек. Трудный это был разговор: в ход шли слова, жесты, взгляды, улыбки, нахмуренные лица и рисунки лезвием ножа на снегу. С помощью этого арсенала средств мы «доложили» им наши варианты. И как же мы обрадовались, когда удалось понять, что они отвергают все, кроме последнего! И наше решение, основанное, по сути дела, на обычной житейской логике и здравом смысле, ибо не было среди нас уж очень опытных полярников, начало казаться нам еще более правильным, так как одобрили его люди, вобравшие в себя опыт всех предшествующих поколений, что жили на суровых чукотских берегах и охотились на морского зверя на таких же льдах, по которым теперь шли мы.

Мы прониклись уважением к нашим проводникам с первых же часов пути: они честно делили с нами все тяготы путешествия. Шли. Перелезали через торосы. Помогали собакам, оставлявшим на снегу кровавые отпечатки порезанных льдом лап, перебраться через замысловатые комбинации обломков ледяных полей и перетащить нарты. Никто из них ни разу не воспользовался правом хозяина упряжки и не присел на нарты на ходу. Что это? Основанное на природном такте нежелание поставить себя в преимущественное положение по сравнению с нами? Или они берегут собак, хорошо зная их натуру, зная, что преданная своему хозяину собака может работать до тех пор, пока у нее не разорвется сердце?

У наших проводников скуластые, выдубленные морозом и ветром лица. Взгляд прямой, острый — взгляд охотника, встречавшегося со смертью. Они хорошо знали, что в этом суровом краю от человека в любое время может потребоваться затрата большой физической энергии, поэтому ценили отдых: засыпали моментально, как только представлялась возможность. Засыпали лежа, сидя и, как говорили наши

острословы (они нашлись и тут), даже стоя и на ходу. Их мало заботил выбор места для отдыха и сна. Они садились или ложились прямо на снег или лед, ничего не подкладывая, иногда присаживались на нарты. Вид сидящих или лежащих на снегу фигурок шокировал врача. «Это же верный ишиас! — возмущался он. — Где тут, на льду, и чем я буду их лечить?» Но никто ничем не заболел и волнения врача, к его и нашему удивлению, оказались напрасными.

Шли часы. Обстановка не менялась. По полынье медленно плыли небольшие льдины. Нами овладевало все большее беспокойство. На «Челюскине» обязательно возникнет тревога, если мы к концу сегодняшнего дня, как это было условлено, не подойдем к пароходам, стоящим у мыса Джинретлен, и не дадим знать о себе. Тревога эта охватит местные партийные и советские организации. Сообщение о том, что наша группа пропала, полетит в Москву. Начнутся поиски. Пойдут навстречу нам люди с пароходов — с таким же трудом, с каким идем мы. Оторвавшись от промысла, поедут искать нас в ледяных дебрях охотники-чукчи на собачьих упряжках. Начнут летать над льдами самолеты, снятые издалека, с каких-то важных работ. И все это будет делаться со значительным риском для каждого человека, который примет участие в поисках. И мы приходим к горькому, но единственно возможному выводу: ничем, кроме своего появления сегодня вечером у пароходов, предотвратить эту тревогу нельзя. «Была бы радиостанция!» — слышу голоса товарищей. Да, тогда совсем другое дело. Но радиостанции у нас нет.

Проходит еще час. И вдруг... Громкий гортанный возглас сотрясает воздух. Скатывается с высокого тороса закутанная в мех фигура проводника. Большими скачками приближается он к лагерю и что-то кричит, показывая на полынью. Вскакивают остальные проводники, поднимая собак. Вскакиваем и мы. Через полынью наведен «мост»! Да, мост. Он зыбкий, состоит из нескольких небольших льдин, неширокий, но другого может не быть, поэтому мы со всех ног несемся к нему!

Собаки упряжки, которая оказывается у моста первой, не верят в надежность этого созданного природой сооружения и не хотят вступать на него. К головной паре собак подбегает проводник, берется за средник (длинный ремень, прикрепленный к нартам, к которому посредством алыков — лямок — попарно пристегнуты собаки), вступает на мост и тащит за собой упряжку. Льдины под ним колышутся. Собаки нехотя, но слушаются хозяина. Сзади каждой нарты — по двое — мы. Подталкиваем и направляем их, следим за тем, чтобы они не свалились в воду, стараемся не наступать на края колеблющихся под нами льдин, чтобы не выкупаться самим.

И вот — первая упряжка на той стороне. За ней вторая, третья, четвертая! Вряд ли переправа длится более одной минуты. И когда нога последнего человека ступает на противоположный край полыньи, мы не верим своим глазам — моста не существует, льдины разошлись. Спасибо тебе, природа!

Вечером того же дня мы подошли к стоящим у пустынного берега пароходам «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт». Оба были зажаты нагромождениями льда, из которых, казалось, не вырваться даже с помощью мощного ледокола. Оба судна потрепаны льдами, людям на них вроде бы не до гостей, но принимают нас с традиционным морским гостеприимством.

Отдыхаем двенадцать часов на «Свердловске», который сжатию льдов поставлен с креном около 10 градусов. Беседуем по радио с «Челюскиным», принимаем поздравления по поводу благополучного завершения первого этапа нашей маленькой ледовой «эпопеи». Прощаемся с погрузневшими моряками, которые доверяют нам самое дорогое для них сейчас — письма семьям, и, провожаемые добрыми напутствиями старейшего ледового капитана Афанасия Павловича Мелехова,

трогаемся в дальнейший путь, И чувство невольной вины перед оставшимися (им предстоит здесь зимовать, а мы ушли) долго еще владеет нами...

* * *

Наш трехсоткилометровый путь по берегу не изобилует неожиданностями. Мы шли по побережью скованного льдами Чукотского моря. Срезая мысы, углублялись в сопки. Но один раз не срезали — мыс Сердце-Камень. И когда забрались на вершину этого высокого мыса, увидели милях в пяти от берега «Челюскина», освещенного солнцем. Он находился, как нам казалось, в сплошных льдах. Но льды дрейфовали — и он вместе с ними — на восток! Видимо, пытаясь ускорить движение, подрабатывал машиной, потому что из трубы валил густой дым. Мы постояли несколько минут, послали кораблю и людям на нем привет единственным доступным нам способом — помахали шапками и, не зная, что видим «Челюскина» последний раз, спустились с высокого мыса...

Каждый день пути приближал нас к Берингову проливу. Была пурга, но кратковременная, были морозы, но небольшие. Природа явно милостиво относилась к нам. Изредка встречались чукотские поселки, и, останавливаясь там на ночевку, мы дивились примитивному и суровому быту отважных тружеников, населяющих побережье студеного моря. Конечно, мы знали, что за годы Советской власти для чукотского народа сделано все возможное, и все же у нас возникало чувство неудовлетворенности сделанным и желание — вот сейчас, немедленно — сделать во много раз больше, так как заслуживали этого люди побережья своим тяжелым и — в нашем понимании — поистине героическим трудом.

10 октября на восьми упряжках (по дороге, в поселках, достали еще четыре) мы прибыли в Уэлен. Районный центр. Полярная станция. Фактория. Школа. Электрический свет.

Гостеприимство полярников ничуть не уступало морскому. И среди этих людей запомнилась простотой, душевностью, доброй улыбкой хозяйка уэленского эфира Людмила Шрадер. Она вручает мне телеграммы. Одна из Ленинграда, с сообщением о рождении дочери, другая с «Челюскина»:

«НЕ ТОКМО ОТЧЕ ЕЙНЫЙ ВОЗРАДОВАЛСЯ ЗПТ НО ИЖЕ С НИМ
БЕСПРОВОЛОЧНАЯ ЧАСТЬ СВЕРХМОЩНОГО ЛЕДОКОЛА ТЧК ВХОДИМ
ПРОШЕНИЕМ ЗАВХОЗУ НА ПРЕДМЕТ ОБМЫТИЯ ОНОЙ ДЩЕРИ ТЧК
КРЕНКЕЛЬ ИВАНЮК ИВАНОВ».

Эта дружеская, написанная не без юмора телеграмма свидетельствует, что наши товарищи с «Челюскина», несмотря на сложное положение, в котором находится судно, не теряют бодрости духа, и это нас, восьмерых, радует.

* * *

11 октября перешли на борт поджидавшего нашу группу ледокола «Литке». Видавший виды ледокол находился в этих водах с навигации 1932 года, обеспечивая проход к устью Колымы судов Северо-Восточной полярной экспедиции с людьми и грузами. Зимовал в Чаунской губе. Был крепко изранен льдами: имел большую течь — откачивал более двухсот тонн воды в час; в связи с течью в бункерных ямах и трюме мог брать уголь только на твиндек и верхнюю палубу — не больше чем на десять ходовых суток. В схватках со льдами потерял лопасть одного из гребных винтов и повредил баллер руля, заднего хода не имел. Уставшими, но не унывающими выглядели люди во главе с начальником экспедиции капитаном дальнего плавания А. П. Бочekom и капитаном Н. М. Николаевым.

Они только что привели израненный ледокол из непродолжительного похода на север, на помощь «Челюскину», «Свердловску» и «Лейтенанту Шмидту». Они хорошо понимали чрезвычайную опасность этой попытки, знали, что если ледокол зажмут льда и кончится топливо, он немедленно затонет, потому что прекратят работу насосы. И все же они совершили эту попытку — так велико было желание помочь попавшим в беду пароходам. Однако пробиться к ним «Литке» не смог — мощные льды преградили ему дорогу — и, захватив нас, он направился в бухту Провидения.

Бухта Провидения. Она огромна и окружена высокими, покрытыми снегом сопками. На берегу десятка два яранг — чукотский поселок, Прижавшийся к нему домик фактории. Зеркальна поверхность черной воды. Тишина. Трудно было представить себе, что пройдет всего лишь несколько лет (мне довелось еще дважды побывать здесь) и на этих пустынных берегах будут построены морской и авиапорт, радиоцентр, вырастет крупный поселок и в ярангах, которые еще не сразу прекратят свое существование, начнется борьба между электрической лампочкой и коптящим светильником...

«Литке», несмотря на значительную осадку, подходит почти вплотную к берегу — причала, даже плохонького, нет. На берегу небольшая горка угля, завезенного пароходом-снабженцем. Объявляется аврал, и начинается бункеровка ледокола.

Октябрь сменяется ноябрем. Все меньше становится светлого времени — вступает в свои права полярная ночь.

На фоне освещенного зарей узкого входа в бухту показываются силуэты сначала одного, затем другого судна. Силуэты вроде бы знакомые. Суда входят в бухту: «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт»! Что же произошло? Сплоченные льды разошлись, и суда без помощи ледокола выбрались на чистую воду. Радостна встреча с людьми, которых мы уже считаем старыми знакомыми.

Но где же «Челюскин»? Может быть, и его силуэт вскоре покажется у входа в бухту — ведь он стоял гораздо мористее «Свердловска» и «Лейтенанта Шмидта»? Он долго дрейфовал у чукотского берега в районе мыса Сердце-Камень. Отдельные льдины, среди которых находился пароход, спаяло молодым льдом, и «Челюскин», став пленником огромного ледяного поля, дрейфовал вместе с ним.

3 ноября льдину с вмерзшим в нее пароходом выносит в Берингов пролив: могущественная природа помогает «Челюскину» выполнить поставленную перед ним задачу — второй раз в истории пройти Северным морским путем с запада на восток в одну навигацию, как годом ранее она помогла сделать то же самое ледокольному пароходу «Сибиряков».

4 ноября льдина, уменьшившаяся в размерах, подплывает к островам Диомиды. До чистой, свободной ото льда воды — рукой подать. Еще немного, и пароход освободится от цепких ледяных объятий! И мы, ушедшие с «Челюскина», готовы плясать от радости! Но ее не разделяют ледовые капитаны Бочек и Николаев, умудренные горьким опытом — своим и других мореходов, плававших в коварных северных морях. И оказываются правы: направление дрейфа льдов меняется и «Челюскина» начинает уносить на север.

В этот же день с «Литке» летит радиogramма — ледокол, сам находящийся в аварийном состоянии, предлагает помочь «Челюскину» и выколоть его из ледяного поля, в котором тот находится. Ведь это относительно просто сделать сейчас, именно сейчас, когда чистая вода — совсем рядом! Потом это может стать невозможным! Но на следующий день с «Челюскина» приходит... отказ от помощи.

И снова летит радиogramма на «Челюскин» — на этот раз ответственный работник Главсевморпути Г. Д. Красинский убеждает начальника экспедиции и

капитана принять помощь «Литке», пока не поздно. И вновь приходит отказ. А «Челюскин» продолжает дрейфовать на север...

Что же происходит? Сталкиваются две гуманнейшие тенденции: коллектив ледокола, верный моральным принципам нашего общества, предлагает, несмотря на аварийное состояние своего судна, помощь коллективу «Челюскина», а тот считает невозможным ее принять до тех пор, пока есть хоть малейшая вероятность выбраться из льдов своими силами, так как знает, в каком тяжелом состоянии находится ледокол...

Летчик Чернявский с Красинским на самолете У-2 вылетают на разведку льдов в районе «Челюскина». Самолет возвращается в бухту Провидения в сумерках и при посадке сносит шасси. Результаты разведки неутешительны: от судна до чистой воды уже около десяти миль — в десять раз больше, чем когда «Челюскин» находился в Беринговом проливе.

Только 10 ноября с «Челюскина» приходит просьба о помощи. Через четыре дня израненный «Литке» уже находится в двадцати милях от «Челюскина». Но происходит то, чего опасались Бочек и Николаев: сейчас путь ледоколу преграждают непроходимые льды. Нас нет в это время на ледоколе — рейс считался предельно опасным и нашей группе предложили перейти на «Свердловск». Исключение сделали лишь для Марка Трояновского: он должен был заснять сближение ледокола с «Челюскиным» и вывод его из льдов. Но эти кадры остались неснятыми. С трудом вырвавшись из льдов, с очень небольшим запасом угля, «Литке» возвращается в бухту Провидения, бункеруется непосредственно с подошедшего парохода-снабженца и берет курс на Петропавловск-Камчатский — полярное плавание для него окончено. Через несколько дней на юг выходят «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт».

* * *

Необычно для зимнего времени спокойно Берингово море: полный штиль, небольшая зыбь. Но это спокойствие обманчиво: вскоре разыгрывается жестокий шторм. Пароходы, лопасти винтов которых в полярном плаваньи обгрыз лед, выбиваясь из сил, карабкаются с волны на волну. У «Лейтенанта Шмидта» скорость меньше, он отстает и вскоре скрывается в пелене тумана за кормой «Свердловска». Вместе с радистом Михаилом Науменко поочередно стоим вахту в радиорубке «Свердловска».

Проходит три дня, и у «Лейтенанта Шмидта» штормом ломает руль. При падении перо руля обламывает последнюю лопасть винта. Судно остается без хода и управления. В притихшем сразу эфире звучит SOS — сигнал бедствия! Его принимают несколько судов, но «Свердловск» оказывается ближайшим к «Лейтенанту Шмидту» и, выполняя суровый и человечный морской закон, разворачивается и идет на помощь. А ветер крепчает, его порывы доходят до 12 баллов.

Высокую дисциплину в эфире поддерживают в это время японские береговые радиостанции. Короткой кодовой фразой QRT они очень решительно пресекают попытки радистов нескольких судов поболтать друг с другом на волне 600 метров. Но среди нарушителей советских радистов нет. Сигнал бедствия. Он долго еще будет мерещиться принявшим его радистам, часто — в самой вроде бы не располагающей к этому обстановке...

Мы приходим в точку, где, по счислению, должен находиться «Лейтенант Шмидт». Но его нет. И нет, кажется, силы, которая могла бы разогнать проклятый туман, мешающий пароходам увидеть друг друга. Но мы знаем, что терпящее бедствие судно где-то совсем близко, так как очень хорошо слышим излучение приемника его радиостанции.

Давно не покидает мостика капитан Мелехов. Проходят сутки. Шторм не стихает. Бедствующее судно подносит все ближе к берегу, на котором почти нет пляжей, куда можно выброситься, зато в изобилии скалы, у которых можно найти гибель.

Но вот очередная ночь. Рассеивается туман. Ненадолго, минут на десять. Но этого достаточно, чтобы вахтенный штурман разглядел качающегося на волнах в четырех милях от нас «Лейтенанта Шмидта»! Поворот. Полный вперед! И вот суда видят друг друга даже во вновь сгустившемся тумане.

В течение многих часов «Свердловск» пытается взять аварийное судно на буксир. Один за другим лопаются толстые стальные канаты, не выдерживая огромную нагрузку. Но вот стальная нитка между судами натянута и начинается буксировка: оба судна удаляются от коварного берега.

Медленно тянутся дни. Неоднократно лопается и вновь заводится буксирный конец. Когда на «Свердловске» остается совсем мало топлива, на смену ему приходит пароход «Охотск» и — хотя тоже не сразу — берет на буксир «Лейтенанта Шмидта». А когда до Авачинской губы остается всего лишь около десяти миль, топливо на «Свердловске» кончается. Отдаются оба якоря. Но они не берут грунт, и неутихающим штормом пароход медленно несет на берег.

Летит в Петропавловск-Камчатский тревожное сообщение. В эфире появляется радиостанция ледокола «Литке»: старший радист Олег Куксин сообщает, что ледокол выходит из Авачинской губы нам на помощь, и просит следить за его радиостанцией. Проходит тридцать томительных минут, вновь появляется в эфире Куксин и говорит: «Б-р-р, нахлебались!» Передает официальное сообщение, из которого следует, что борьба с озверевшей стихией оказалась непосильной для ледокола — волны накрывают его «с головой» и он возвращается в губу.

Мы не узнаем обычно строгого, предельно лаконичного в эфире Куксина. Он мог бы давно закончить связь, передав свое короткое сообщение, но не делает этого, а ведет с нами в общем-то беспредметный разговор вплоть до возвращения «Литке» к месту стоянки. И мы понимаем, что радисту трудно оставить нас одних в непростой обстановке, как трудно было передать и сообщение о том, что его родной ледокол не в состоянии оказать нам помощь, когда она так нужна. Оказывается, вы не такой строгий, каким хотите казаться в эфире, Куксин...

Но вот Куксин шлет нам последнее «73» — лучшие пожелания на языке радистов всего мира, и «Свердловск» остается предоставлен самому себе, наедине со штормовой ночью, с якорями, ползущими по дну...

Так проходит несколько часов, и, когда берег оказывается уже совсем рядом, шторм стихает и якоря берут грунт. На рассвете «Литке», весело ковыляя на зыби («Я милого узнаю по походке...» — добродушно ворчит Науменко), берет «Свердловск» на буксир и приводит в Авачинскую губу. Рейс из бухты Провидения до Петропавловска-Камчатского, планировавшийся на пять-шесть дней, а длившийся двадцать два, — окончен. Здравствуй, Петропавловск! В нашем представлении это уже Большая Земля.

Петропавловск — морской город. И радушие живущих тут людей тоже морское. Нас приглашают в клуб, где в переполненном зале Муханов, интересно даже для нас — участников рейса «Челюскина», — рассказывает о Великом Северном морском пути, по которому шел наш корабль, и о людях, которые и теперь несут вахты и ведут научную работу на нем. А Илья Сельвинский, обычно немногословный, преобразается и, увлекая слушающих, ведет страстный партийный разговор о советской литературе, о долге писателя, поэта — перед народом.

И вот зимний бесснежный Владивосток. Десять дней в поезде. Скоро Москва. Люди разных профессий и возрастов, с разными, не у всех ровными характерами, мы привыкли друг к другу за время трехмесячного пути. За все это время никто ни разу не

пожаловался на трудности. Привыкли советоваться друг с другом, помогать один другому и тактично, но твердо поправлять неправых в чем-то товарищей. Наверное, это и есть то, что называется великим словом — дружба...

* * *

Итак, мы на твердой земле. А «Челюскин» по-прежнему зажат в мощном ледяном поле и дрейфует с ним в Чуковском море, на счету которого немало судов, раздавленных льдами. Как-то там наши товарищи?..

* * *

13 февраля 1934 года произошла трагедия — льды раздавили «Челюскина» и он затонул на 63° северной широты и 173° западной долготы, в 150 километрах от берега. На дрейфующих льдах возник и просуществовал два месяца лагерь Шмидта.

Мы, восемь человек, ушедших с «Челюскина» в начале октября 1933 года, все время, пока существовал лагерь Шмидта, жили одной жизнью с нашими товарищами, находившимися на дрейфующих льдах. Вместе с их семьями с нетерпением ждали газет и очередных сроков передачи последних известий по радио. Ждали, чтобы, расширив воображением эту скудную информацию, понять: как же там сейчас на льдине. И, наверное, самым счастливым днем для каждого из нас в том году было 13 апреля, когда наши славные летчики — будущие герои Советского Союза — вывели из ледового лагеря последних челюскинцев...

Жизнь и работа челюскинцев в этот период была примером величайшей доблести и мужества коллектива советских людей, сплоченного и направляемого крепкой партийной организацией и талантливым руководителем. Примером, которому жить в веках! Золотыми буквами в летопись трудовых подвигов советского народа были вписаны имена челюскинцев, и среди них имя Кренкеля. Кончилась челюскинская эпопея, и, думается мне, не стало в нашей стране радиста гражданского или военного, молодого или умудренного жизненным опытом, который не хотел бы хоть в чем-то походить на Кренкеля. А сколько ребят, не достигших совершеннолетия, хотели «быть Кренкелем»! «ЧЕЛЮСКИНЕЦ» — в те годы звучало гордо!

* * *

Прошло четыре десятилетия со времени челюскинской эпопеи. И вот 19 ноября 1974 года «Комсомольская правда» сообщила: «Челюскин» найден. Под этим заголовком содержался рассказ начальника комплексной арктической гидрографической экспедиции Министерства Морского Флота СССР О. Ф. Михеева. В навигацию 1973 года экспедиция пыталась определить место последней стоянки «Челюскина», но помешали условия погоды и ледовая обстановка.

На следующий год экспедиции поручили еще раз попытаться отыскать затонувший пароход. Вот что рассказал О. Ф. Михеев:

«Приблизительное место гибели корабля мы знали. Челюскинцы П. К. Хмызников и Я. Я. Гаккель установили его со льдины на следующий день после того, как был раздавлен льдами «Челюскин». Но координаты, сделанные по звездам, солнцу и луне, были неточны. За сорок лет корабль могло отнести подводным течением или засыпать илом. Наше гидрографическое судно «Степан Малыгин» отправилось в Чукотское море, чтобы раскрыть эту тайну.

Стояла тихая штилевая погода. Прочесывали квадраты моря параллельными галсами. И вот на глубине 49 метров гидроприборы «нащупали» какое-то возвышение на дне.

Это произошло на вахте инженера-гидрографа Г. Л. Куденко и техника И. М. Ястребенко. На ленте эхолота вырисовывались контуры подводного предмета. Но «Челюскин» ли это? Мы спустили катер и гидролокатором обследовали находку. Прибор помог определить размеры «неизвестного». Длина около 100 метров и ширина около 16 метров. Они соответствуют техническим данным легендарного парохода. Сомнений не оставалось: это «Челюскин». Судно лежит на ровном киле, над грунтом возвышается на 12,6 метра.

Еще в 1935 году был создан проект подъема парохода. ЭПРОН намеревался за два месяца поднять «Челюскин». Но эти планы не были осуществлены.

Может быть, стоит это сделать в наше время? Ведь «Челюскин» — память о целом поколении».

* * *

Экспедиция на «Челюскине» внесла значительный вклад в науку. Во время плавания регулярно велись гидрографические и гидрологические работы, метеорологические, зоогеографические и промыслово-биологические наблюдения, изучался мир микроскопических животных и растений, населяющих воды Северного Ледовитого океана. Весьма интересные результаты дали исследования усилий, возникающих в корпусном наборе судна при работе во льдах. Научные итоги экспедиции изложены в солидных трудах, и не моя задача останавливаться на них подробно. А потому перейду к делам более близким мне.

Что дал рейс «Челюскина» коллективу Ленинградской радиолaborатории?

Коротковолновый передатчик, построенный нами, показал себя неплохо. Вплоть до Новосибирских островов мы поддерживали прямую связь с любительскими радиостанциями Европейской территории страны. Потом она оборвалась — не имел передатчик волн короче 35 метров. Это позднее учли специалисты лаборатории: проектируя коротковолновые передатчики для линейных ледоколов, они расширили их диапазон и тем самым увеличили «дальнобойность».

Участие в рейсе «Челюскина» было исключительно полезным для коллектива лаборатории: по сути дела, впервые представителю разработчиков радиоаппаратуры для полярных станций, радиоцентров и судов представилась возможность своими глазами увидеть, в каких условиях она эксплуатируется, какой обмен должна обеспечивать. Возможность почувствовать напряженный ритм морской арктической навигации и до конца уверовать, что для успешного проведения морских операций на Севере и освоения Арктики в целом нужна надежная, работающая, как хорошие часы, радиосвязь.

Она была нужна для сбора метеорологических данных и сведений о льдах в морях Северного Ледовитого океана и в низовьях основных водных артерий Сибири и Дальнего Востока. Не будет этой информации — значит, не будет и синоптических и ледовых прогнозов для трассы Северного морского пути. Медленно, ощупью, не имея возможности взять радиопеленги, будут ползти по ней ледоколы и следующие за ними транспортные суда — и это не может не отразиться на объеме грузоперевозок. И, конечно, ни у кого не повернется язык сказать, что в арктических водах обеспечивается должная безопасность мореплавания.

Как управлять морскими перевозками, не имея информации о местонахождении и движении судов и ледоколов, о количестве оставшегося у них топлива и воды и

обстановке в районе плавания, о грузах, доставленных судами в пункты назначения: когда, что, сколько выгружено, когда, что и сколько погружено? Такую информацию, естественно, могла дать только радиосвязь.

А безопасность полетов? Что может быть трагичнее, чем полет самолета без радиосвязи над арктическими просторами? Ведь не знают летчики, прилетевшие к закрытому туманом конечному пункту маршрута, что в каких-нибудь ста километрах их ждет запасной аэродром и что там тумана нет. Они будут кружить над пеленой тумана и ждать, пока он рассеется, могут и улететь от аэродрома, и не в том направлении, где погода благоприятствует посадке. И когда подойдет к концу горючее, на последних килограммах бензина они пойдут на вынужденную посадку, а она может быть и неудачной...

И, наконец, такая важнейшая задача, как обеспечение партийного и государственного руководства на огромной территории, примыкающей к арктическим морям. Излишне говорить, что в полной мере она могла быть решена лишь при наличии радиосвязи.

Что людям, работающим в Арктике, и людям, планирующим и организующим эти работы, такая связь нужна, как воздух, было абсолютно ясно. Но когда занялись этим вопросом вплотную, всерьез, ясно стало и то, что связь — дело не простое, так, между прочим, его не наладить — нужны средства, и значительные, и люди. Что каждую вновь создаваемую полярную станцию (а их должно быть немало!) следует оснастить как средневолновой, так и коротковолновой аппаратурой, в состав которой должны входить достаточно дальнобойные передатчики. Что такую аппаратуру следует установить и на ранее созданных полярных станциях и что кроме всего этого на трассе нужны достаточно мощные многоканальные радиоцентры, способные одновременно вести связь с Москвой, между собой, с полярными станциями, судами и самолетами. Таким, в общих чертах, представлялось в те годы место радиосвязи и ее роль в огромном комплексе работ по освоению Арктики, начатых в годы Советской власти. Связь всегда была передним краем этих работ.

Мы строим «Дрейф»

...Проектирование радиостанции для первой научной дрейфующей станции продолжалось. Представитель заказчика появился в нашей лаборатории в начале марта. Это был Иван Дмитриевич Папанин.

* * *

Я впервые встретился с ним в 1931 году. Как я уже говорил, летом того года у Земли Франца-Иосифа состоялась встреча дирижабля «Граф Цеппелин» и ледокола «Малыгин» для обмена почтой. Проводил эту «операцию» Иван Дмитриевич, ведавший на ледоколе почтовой службой. Обменявшись почтой, ледокол и дирижабль разошлись в разные стороны: «Граф Цеппелин» продолжил свой полет к Северной Земле, а «Малыгин» направился в Архангельск.

Я подсел на ледокол в Белушье губе: неоднократно подводивший нашу геологическую экспедицию изношенный движок радиостанции вышел из строя и мое дальнейшее пребывание там не имело смысла.

На «Малыгине» было несколько иностранцев и среди них Умберто Нобиле, конструктор и командир печально известного дирижабля «Италия» — невысокий красивый человек с грустной, какой-то даже беспомощной улыбкой. Запомнилось: с увлечением и незаурядным мастерством он показывал в кают-компании карточные фокусы.

Недавно мне довелось прочесть книгу У. Нобиле «Красная палатка». Удивительно приятно было читать строки, где итальянец делится своими впечатлениями о Папанине, с которым он впервые встретился на том же «Малыгине»: «В этом крепком, коренастом, приземистом человеке сочетались бычья сила и удивительная мягкость.... Всегда веселый, с открытым, пышущим здоровьем лицом, на котором светились живые глаза, он был для всех, добрым товарищем».

Памятен мне этот короткий рейс и первой встречей с Николаем Афанасьевичем Байкузовым, активнейшим московским радиолюбителем-коротковолновиком. Он был одним из радистов «Малыгина» и настойчиво добивался прямой радиосвязи с Москвой на коротких волнах посредством специально изготовленной им для этого рейса аппаратуры. Пройдут годы, и этот талантливый инженер, влюбленный в свою редкую еще тогда профессию, станет генерал-майором.

* * *

Папанин ко времени описываемых событий был уже опытным полярником. В недалеком прошлом он возглавлял коллективы крупных полярных станций в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа и на мысе Челюскин. Он рассказал нам, что правительство одобрило план создания дрейфующей станции в центре Арктики и что определен состав ее: начальником экспедиции назначен он, Папанин, радистом — Эрнст Теодорович Кренкель, науку же будут представлять магнитолог-астроном Евгений Константинович Федоров и гидробиолог Петр Петрович Ширшов.

Простой в обращении, Папанин быстро перезнакомился чуть ли не со всеми (к слову, немного нас и было) работниками лаборатории. Его интересовало почти все, что касалось будущей радиостанции, но больше всего ее надежность, и он хотел знать, как мы намерены ее обеспечить. Боюсь, что многие вопросы, которые он задавал при первом посещении лаборатории, остались без ответа, потому что тогда мы и сами еще плохо представляли себе, что и как будет. Но он приезжал еще и еще и в каждый приезд получал все больше вразумительных ответов на свои вопросы.

Папанин хорошо знал историю стремления человека в Арктику и к Северному полюсу и, может быть несколько прямолинейно иногда, пытался выяснить, знаем ли ее мы, разработчики, справедливо полагая, что не построить нам радиостанцию, в достаточной мере пригодную для работы на дрейфующих льдах, если не проанализируем опыта, нередко горького, многих людей, стремившихся ранее на север, не поймем — умом и сердцем — величия цели, во имя которой создается советская научная станция в центре Арктики, предельной специфичности условий, в которых будет применяться радиостанция, и особой ответственности, которая ложится на нас, ее создателей. Особой потому, что ненадежная работа радиостанции может привести к гибели людей.

История завоевания высоких широт. Мы запоем читали и перечитывали все, что было тогда в ленинградских библиотеках, ведомственных архивах и имело хотя бы небольшое отношение к Арктике. Вместе с мужественным Фритьофом Нансеном мы дрейфовали на «Фраме» через Центральный полярный бассейн... С адмиралом Степаном Макаровым строили первый в мире мощный ледокол и совершали на нем первое ледовое плавание в районе Шпицбергена... Сопровождали настойчивого Роберта Пири в походе к Северному полюсу... С лейтенантом Георгием Седовым двигались в архипелаге Земля Франца-Иосифа к северу, хорошо понимая, что полюса не достигнем, но не имея мужества сказать об этом больному человеку, которым владели безысходность и отчаяние... Вместе с отважным Руалом Амундсеном плыли на

«Мод» Северо-Восточным морским путем и летели на дирижабле со Шпицбергена на Аляску...

Пытаясь представить себе реальные условия, в которых будет работать наше детище, мы шли рядом с мужественными людьми по озерам надледной воды, промокшие до костей. С трудом тащили за собой тяжелые нарты, которые то и дело получали удары на дороге, в лучшем случае похожей на плохую проселочную, застревали в торосах, а иногда опрокидывались и поклажа (будь тут радиостанция — и она тоже) оказывалась, хоть и ненадолго, в воде. Жили в хижинах, сложенных из снежных кирпичей, где воздух, казалось, сверх предела был насыщен влагой, и радиостанция была рядом с нами. Летели на самолете и, положив руку на радиостанцию, ощущали вибрацию, на которую должны быть рассчитаны наши аппараты. Вместе с радистом потерпевшего катастрофу дирижабля поднимали выпавшую на лед рацию, понимая, что и наша должна была бы дать связь даже после такого испытания...

Не только мысли о радиостанции владели нами, когда мы перелистывали страницы книг. С них смотрели на нас образы людей многих национальностей и поколений. Одни переступали порог Арктики в надежде найти торговые пути в Китай, Индию и Японию, других влекла небескорыстная жажда открытия новых земель, третьи стремились обогатить человечество знаниями о суровой арктической природе. Были среди них люди высокой моральной чистоты и авантюристы, серьезные ученые и дилетанты, хорошие и плохие организаторы.

Нас восхищало мужество людей (среди которых было немало русских), выходивших в арктические плавания на хрупких судах, часто мало приспособленных или вовсе непригодных для ледовых походов. Мужество людей, покидавших свои суда или негостеприимные берега арктических островов и настойчиво двигавшихся на север по морским льдам, — пешком или на санях, запряженных собаками, оленями и даже пони. Людей, летевших к полюсу на воздушных шарах, дирижаблях и самолетах и плывших на подводной лодке.

Вместе с участниками экспедиций мы переживали беды, которые их настигали, когда тонули раздавленные льдами суда, теряли газ оболочки воздушных шаров и дирижабля, подводная лодка — руль глубины, а самолеты совершали вынужденные посадки, последние в их и так короткой жизни. Когда изнурительный труд, недостаточное питание, холод и болезни косили людей и их верных помощников — животных. Нам хотелось помирить участников экспедиций, когда возникали между ними разногласия и поступки их начинали диктоваться человеческой разобщенностью.

Не по себе становилось нам при мысли о том, что большинство экспедиций уходило на Север без связи. Годами об их судьбе ничего не было известно, и никто не мог прийти на помощь людям, терпящим бедствие, — не сказал еще тогда своего слова в науке наш великий соотечественник, изобретатель радио Александр Степанович Попов.

Постепенно мы подходили к неизбежному выводу: главная причина неуспеха подавляющего большинства экспедиций, на протяжении столетий пытавшихся достичь Северного полюса, заключалась в том, что человек плохо знал суровую природу Арктики и был слабо вооружен технически для успешного овладения ее тайнами. Попытки проникнуть к центру Арктики, когда не были еще освоены ее окраины, представлялись малообоснованными или, как говорим мы теперь, носили характер волевых решений.

Советский период изучения Арктики начался не с организации экспедиции на Северный полюс, а с возведенного в ранг государственной политики планового хозяйственного освоения Севера и глубокого изучения высоких широт специально

созданными для этого научными учреждениями и материковыми и островными полярными станциями, с помощью флота и авиации. Лишь когда была поставлена важная народнохозяйственная задача освоения Северного морского пути и в огромных масштабах развернулись работы по ее реализации, можно было по-серьезному заняться Центральной Арктикой, остававшейся «белым» пятном, ибо не было там полярных станций, от которых поступала бы научная информация.

Грандиозные работы, предпринятые в Арктике, разворачивались на наших глазах, к ним было приковано внимание всей страны, и идею организации постоянно действующей научной станции на дрейфующих льдах в центре Арктики все мы встретили не только с полным пониманием, но и — без преувеличения можно сказать — с восторгом.

Летели дни. Отгородившись от остального мира стеной табачного дыма, размахивая логарифмическими линейками, ожесточенно спорили инженеры-исследователи. Спорили о многом, но все сводилось к одному: какой быть радиостанции, пока — в общих чертах. Спорили друг с другом и с Доброжанским. Иногда обижались друг на друга и, не умея скрыть этого, — были молоды — ссорились. Но ссорились не всерьез, по-хорошему, — тут же и мирились: несмотря на молодость понимали, что на ссору, пусть и добрую, нет времени и уведет она от дела. Иногда к спорящим подходил с доброжелательной улыбкой начальник лаборатории Гаухман и, поблескивая очками, осведомлялся, не нужно ли чем-нибудь помочь.

Бежали недели. Собирались и налаживались лабораторные схемы передатчика и приемника, основных и аварийных. Начинал вырисовываться электрический профиль будущей радиостанции. К инженерам-исследователям, еще не завершившим отработки схем, подходили — чтобы сэкономить время — нетерпеливые, но старавшиеся не быть назойливыми конструкторы и на кусках ватмана, пока для себя, набрасывали возможные варианты конструктивных решений. Когда хозяевами проекта стали конструкторы, к ним, с той же целью экономии времени подключились технологи. В обеденный перерыв около лабораторных схем подолгу стояли рабочие цехов опытного производства. Спрашивали, когда будут готовы чертежи и нельзя ли ускорить их изготовление. Интерес к необычному заказу был велик.

Однажды лабораторию посетил Отто Юльевич Шмидт. Произвел впечатление человека, время которого расписано по минутам, но не оставил ни одного нерешенного вопроса — своего или нашего. Зажег и даже потряс своих слушателей идеей освоения Арктики, не скрывая связанных с этим огромных трудностей. Оказался верным слову: пообещал помочь получить крайне необходимые нам и дефицитные в то время измерительные приборы и станки — и обещание выполнил. Мы и не сомневались, что выполнит. Разве мог оказаться не верным своему слову человек, которому доверял и поручал решать важные задачи — Ленин.

Об Отто Юльевиче Шмидте много сказано и написано. Я могу сказать лишь, что в памяти моей остался академик Шмидт простым, сердечным, очень доступным человеком, которого, казалось, тяготила огромная личная популярность. Везде оставил он добрую память о себе.

Ноябрьским днем 1936 года в лабораторию приехал Кренкель. Выглядел нездоровым и уставшим после очередной зимовки на Северной Земле. Зимовал вдвоем с механиком Мехреньгиным, оба крепко цинговали...

Начинаем знакомить его с тем, что уже сделано. Он внимательно слушает нас, а мы его. Пробует аппаратуру «на зуб». Спорим.

Даже ругаемся по-дружески. Он делает толковые замечания, и мы их учитываем. Проходит несколько дней, и, окруженный заботливыми, доброжелательными людьми, Кренкель на наших глазах теплеет, оживает, и я снова узнаю в нем того энергичного,

деятельного, остроумного человека, с которым расстался, уходя с «Челюскина». Через короткое время он становится своим в коллективе лаборатории. Он не налаживает лабораторных схем и не корпит над чертежами, не собирает и не монтирует приборы. Просто делится с нами — скромно, ненавязчиво — своим богатым полярным опытом, которому в наших глазах цены нет, и мы начинаем считать его участником разработки «Дрейфа».

* * *

Наступает январь 1937 года. В светлом просторном зале на стенде — «Дрейф». Сражения с предприятиями-смежниками: кое-кто из них затянул сроки поставки изделий; изготовление деталей, сборка и монтаж узлов и приборов в целом; переругивания рабочих с конструкторами из-за неточностей в чертежах; проверка — очень тщательная — каждого резьбового соединения, каждой пайки — все это уже позади. Теперь радиостанция проходит последний этап лабораторных испытаний — на длительную работу.

Что же она собой представляет?

Основной передатчик телеграфный, двухкаскадный, полезная мощность 20 ватт. Диапазон 20—30, 40—60 и 560—610 метров. Задающий генератор при работе на коротких волнах стабилизирован кварцем. Цепи накала питаются от аккумуляторов, анодные — от умформера РМ-2. Таких передатчиков в комплекте радиостанции два. С каждым из них может работать усилительный блок. Он имеет полезную мощность 50—80 ватт (в зависимости от диапазона) и питается: цепь накала от аккумуляторов, анодная — от умформера РМ-1, используемого как двухколлекторная динамомашина (от низковольтного коллектора могли заряжаться аккумуляторы). Машина РМ-1 спарена с бензиновым двигателем, В-3, имеющим воздушное охлаждение.

Основной приемник 1-V-1 с диапазоном от 19 метров до 20000 метров. Питание от аккумуляторных батарей.

Антенна Г-образная, из канатика. Горизонтальная часть длиной 55 метров, снижение — 15. Подвешивается на двух дюралевых мачтах высотой 8,5 метра.

Радиостанция управляется посредством распределительного щитка. Аккумуляторы железо-никелевые.

Предусмотрена возможность питания основного передатчика полностью от умформера РМ-2, превращаемого в этом случае в двухколлекторную динамомашину с ручным или ножным приводом.

Резервная радиостанция состоит из однокаскадного телеграфного передатчика на одну фиксированную волну 600 метров, имеющего полезную мощность 20 ватт, и приемника 0-V-1. Питание от тех же источников, что питают основную аппаратуру.

Основной энергетический агрегат дрейфующей станции — ветряк конструкции харьковского инженера С. Б. Перли, с динамомашиной мощностью 200 ватт при напряжении 15 вольт. Изготовлен он также в нашей Ленинградской лаборатории.

Мы проводим на «Дрейфе» несколько десятков связей с советскими и иностранными радиолюбителями-коротковолновиками. Им нравится тон радиостанции и ее стабильность. Упаковываем радиостанцию, и на следующий день она в Москве, где со дня на день начнутся полевые испытания оборудования дрейфующей зимовки.

* * *

Радиостанция для первой дрейфующей. Все, чем располагал молодой коллектив лаборатории, было вложено в нее: понимание важности задачи, знание дела, опыт,

энтузиазм. И когда работа над «Дрейфом» близилась к концу, казалось, что — все, ни на что большее уже не способна мысль разработчика, конструктора, технолога. С тех пор прошло сорок лет. Семимильными шагами шла вперед в эти годы радио- и электронная промышленность. Менялись представления о простоте схем и целесообразности конструкций, о портативности и экономичности, о большом и малом весе, сложности или легкости эксплуатации аппаратуры.

Передо мной схема «Дрейфа», фотографии и описание радиостанции. Велика. Тяжеловата. Ни одного полупроводникового прибора. Питание анодных цепей приемника от многоэлементных аккумуляторных батарей — «каменный век». Многое сейчас можно подвергнуть критике и сделать лучше. Утешает одно: такова судьба любого аппарата. Сделанное вчера должно критиковаться и заменяться более совершенным сегодня, ибо в этом великий смысл и цель научного и технического прогресса. И еще одно: основной экзамен — на надежность — радиостанция выдержала с честью, работая с немалой нагрузкой и в тяжелых условиях.

Старт

Полевые испытания «Дрейфа» проходят успешно, мы получаем сообщение об этом и вместе с ним предложение — выделить из числа разработчиков специалиста, обязанностью которого будет обеспечивать бесперебойную радиосвязь с дрейфующей станцией и консультировать Кренкеля относительно неполадок в аппаратуре, если таковые возникнут.

(Забегаю вперед, скажу, что радиостанция в опытных и заботливых руках Кренкеля работала хорошо и ни разу за девять месяцев дрейфа не вскрывалась для устранения неисправностей. Так что и консультировать его не пришлось, чему я от души радовался: ведь всякая консультация предполагала наличие связи, а если бы неисправность оказалась настолько значительной, настолько серьезной, что прекратилась бы связь?)

Выбор падает на меня. Нужно ли удивляться, что 1 марта я написал в своем дневнике, может быть несколько экспансивно, по-юношески:

«Сегодня один из самых счастливых дней в моей жизни! В страну ледяного молчания, в центр таинственного Полярного бассейна пойдет отряд самолетов. Они должны вылететь из Москвы, пройти над лесами и тундрой, оставляя справа Новую Землю, пролететь над Баренцевым морем и совершить посадку на затерянный у восьмидесяти второго градуса северной широты остров Рудольфа. Отсюда, с самой северной в мире авиабазы, отряд сделает девятисоткилометровый прыжок на Северный полюс! Самолеты высажат на полюсе десант — научную зимовку из четырех человек. Я лечу на Рудольф! Из радиорубки острова буду держать связь с зимовкой на дрейфующей льдине!..»

Дальше был калейдоскоп, в котором главное смешалось с второстепенным. Зимняя Москва. Оформление в экспедицию и встречи с новыми людьми. Встреча с Папаниным в Рыбном переулке, где в доме, заполненном учреждениями с мудреными, трудно произносимыми и не менее трудно запоминаемыми названиями, две комнаты на третьем этаже до потолка забиты вещами, которым суждено через короткое время оказаться на дрейфующих льдах в районе Северного полюса.

Телефон на столе у Папанина звонит почти непрерывно. Иван Дмитриевич нетерпеливо выслушивает доклады, скороговоркой дает распоряжения, сердится, если его не сразу понимают, кого-то сначала о чем-то просит, потом умоляет и наконец заверяет, что он до него «доберется».

Дегустация отличной, тоже предназначенной для отправки на полюс копченой колбасы, кусок которой, длиной не меньше метра, лежит у телефона, вселяя уверенность, что отважным полярникам на полюсе может грозить что угодно, кроме голодной смерти.

Крепчайший и душистый чай. Неожиданный вопрос Папанина: «Характер покладистый имеешь, браток?» — на который, слегка смущаясь, все же даю положительный ответ. «С плохим характером в Арктике не работают, — резюмирует Иван Дмитриевич, встает и протягивает руку: — До завтра».

На следующий день — основной склад дрейфующей станции. Папанин подводит меня к стоящему вертикально баулу из серебристого авиационного полотна: «Это твое обмундирование!» Баул похож на туловище человека с отрубленными конечностями. Сходство дополняется застежкой-молнией. Как-то не по себе становится, когда вижу, что на бауле написана моя фамилия. В бауле много интересных и добротно сделанных вещей, но по-настоящему впечатляют стоящие рядом с ним огромные фетровые валенки с галошами: длина подошвы сорок пять сантиметров, в каждом без труда спрячется годовалый ребенок. Подумалось, что валенки сделаны в качестве экспоната для выставки, но оказалось, что они тоже принадлежат мне и их нужно носить. Первые шаги в валенках убедили, что это дело не простое и требует тренировки: быть мне на полу, если бы не подхватил вовремя, на лету, Кренкель.

Снова Ленинград. Звонок Папанина. Ширшов и я получаем распоряжение прибыть в Москву с женами. Снова Москва. И снова — на вокзале — Иван Дмитриевич: отвозит в гостиницу и строго-настрого предупреждает, чтобы не занимались делами и отдыхали — три дня. Такая забота не часто встречалась в моей жизни и трогает.

Весна властно вступает в свои права, снега на улицах почти нет. Отряд самолетов готов стартовать на север, но не позволяет погода. Это начинает тревожить: в Архангельске нужно во что бы то ни стало до потепления успеть сменить самолетам колеса на лыжи.

21 марта возглавляющий экспедицию О. Ю. Шмидт, его заместитель по летной части М. И. Шевелев и И. Д. Папанин принимают решение направить имущество дрейфующей станции в Архангельск по железной дороге, чтобы облегчить взлет самолетов в Москве и посадку в Архангельске. Мне поручается сопровождать специальный вагон. Вылет самолетов назначен на 22 марта.

Переброска и погрузка в вагон пяти тонн имущества заняла немного времени. С работником Главсевморпути А. Ф. Шапиро, облаченные в полярное обмундирование — вагон не отапливается, — мы прощаемся с провожающими, среди которых все тот же неутомимый Папанин, и скорый поезд, к которому прицеплен наш вагон с драгоценным грузом, трогается.

Происшествий в пути не было, буксы не горели, вагон не отцепляли. Правда, на остановках прохаживавшиеся по перронам милиционеры останавливались перед нашим вагоном, с беспокойством, порожденным чувством служебного долга, рассматривая мои чудовищные валенки, и я с облегчением вздыхал, когда поезд трогался. Казалось, задержись он еще немного, и милиционеры потребуют у меня документы на груз и личные и, не удовлетворившись этим, спросят: где взял валенки. И на этот вопрос я, наверно, не смогу дать вразумительного ответа, потому что подготовка экспедиции на полюс держится в тайне, да и одно упоминание о ней может привести к знакомству с врачами-психиатрами.

* * *

Архангельск встретил нас весенней слякотью и готовой вскрыться Двиной. На перроне в сильнейшем нетерпении ожидал Папанин со своими соратниками. Они сообщили, что отряд самолетов в полном составе приземлился в Холмогорах 22 марта. Мы тщательно, по списку, проверили все доставленное. Погрузили на три газика —

поровну. Вежливо выслушали рассказ седого, как лунь, старичка-железнодорожника о том, что позавчера на реке провалился под лед трактор, а вчера лошадь с санями, и благополучно переехали через Двину.

Второй раз реку пришлось переезжать недалеко от Холмогор по льду, действительно уже мало пригодному для этого: машины с открытыми с обеих сторон дверцами, подымая тучи брызг, неслись на третьей скорости, как катера, рассекая слой надледной воды. Сквозь урчанье моторов прослушивался глухой треск льда. Представляя, как завтра старичок-железнодорожник будет рассказывать очередным слушателям о том, что на его глазах ушли под лед три автомобиля, вскоре мы подъехали к Холмогорам.

Расстилаем брезент. Бережно переносим на него имущество дрейфующей станции и накрываем тоже брезентом. Выставляем охрану. Мелькает мысль: не растряслось ли что дорогой?

И вот — первые шаги по городу, близ которого родился великий Ломоносов.

Вечером — прием в ресторане, где нас угощают вкуснейшим обедом и происходит радостная встреча с кинооператором Марком Трояновским — ведь мы вместе с ним уходили с «Челюскина» по льдам Чукотского моря. Долго длится застольная беседа, и когда она заканчивается, мы идем отдыхать в школу, где в большом, пахнущем только что вымытыми полами классе размещается, как выразился Кренкель, «жилищное товарищество», состоящее из папанинцев, корреспондента «Правды Севера» Солодовникова, Трояновского и меня.

Раннее утро. Яркое солнце. На просторном белоснежном аэродроме — пятерка туполевских самолетов: четыре огромных четырехмоторных, с размахом крыльев сорок два метра, и один небольшой, двухмоторный. Около них снуют озабоченные люди — идет замена колес лыжами. Ребятишкам не покатать покрышку от такого колеса — она диаметром около двух метров. Лыжи не уступают колесам — имеют длину восемь метров и весят — каждая — около четырехсот килограммов.

Руководство экспедиции включает меня в качестве радиста в состав экипажа самолета, где командиром молодой, но опытный дальневосточный летчик И. П. Мазурук. Я рад этому — не лететь же до Рудольфа пассажиром. Представляюсь командиру четырехмоторного гиганта, знакоюсь с экипажем — вторым пилотом Я. Д. Мошковским, штурманом В. И. Аккуратовым, старшим механиком Д. П. Шекуровым и механиком Д. А. Тимофеевым — специалистом завода, построившего самолеты. Робко забираюсь в самолет — я никогда не видел вблизи таких огромных машин, — осматриваю радиостанцию, и на душе становится легче: тут все ясно.

Замена колес лыжами вскоре завершается, и начинается заправка самолетов. Привозим на аэродром имущество дрейфующей станции и размещаем его в самолетах.

Проходит несколько дней, и я уже знаю всех людей экспедиции. Повидал высокого, плечистого, немного мрачноватого Михаила Васильевича Водопьянова, и теперь знаю, что он не только командир самолета, но и командир летного отряда. Знаю, что двадцати лет он пошел добровольцем в Красную Армию. Сначала был шофером, потом стал авиамехаником. А когда доверили штурвал самолета, боролся с саранчой, водил почтовые самолеты и осваивал пассажирскую авиалинию Хабаровск — Сахалин. Совершал дальние перелеты, помогал ученым определять количество зверя в Охотском море, вел разведку морского зверя на Каспии и возил матрицы «Правды» в разные города страны. Участвовал в спасении челюскинцев и вывез из лагеря Шмидта десять человек. А несколько лет назад потерпел тяжелую аварию на Байкале: результат переутомления. И вот следы ее — шрамы на лице.

Славная жизнь и за плечами второго пилота водопьяновского самолета Михаила Сергеевича Бабушкина, человека большой скромности. Не только участием в

гражданской войне, а позднее в челюскинской эпопее снискал он уважение товарищей. Летчик из мотористов, отлично знающий материальную часть, он долгое время разведывал морского зверя в Белом море, а когда льдины отрывались от припая и уносили в неизвестность промышленников, он разыскивал их и выводил на них ледоколы. В 1928 году он участвовал в поисках экспедиции Нобиле и был первым советским летчиком, освоившим посадку на морской лед.

Штурманом на флагманском самолете летит комбриг И. Т. Спирин — тоже участник гражданской войны, один из лучших представителей штурманской службы нашей военной авиации. Механики Ф. И. Бассейн, К. И. Морозов, П. П. Петенин, радист — челюскинец С. А. Иванов, или, как его все называют, Симочка.

Минут двадцать я разговаривал с похожим чем-то на шофера невысоким, плотным, вроде бы не старым, но заметно поседевшим, сероглазым человеком в выдавшем виды кожаном пальто, замызганной кепчонке и болотных сапогах, прежде чем догадался (бывает и так!), что это Василий Сергеевич Молоков, тоже Герой Советского Союза, который вывез из лагеря Шмидта тридцать девять челюскинцев. В экипаже четырехмоторного самолета, которым командует Молоков, второй пилот Г. К. Орлов, штурман А. А. Ритслянд, механики В. Л. Ивашина и С. К. Фрутецкий.

Четвертым гигантом командует Анатолий Дмитриевич Алексеев, высокий остроумный человек. В прошлом — электрик и летнаб. Давно летает на Севере и отлично его знает. Вместе с одним из первых полярных летчиков Б. Г. Чухновским он обнаружил на дрейфующих льдах в районе Шпицбергена двух человек из экспедиции потерпевшего катастрофу дирижабля «Италия», и это помогло ледоколу «Красин» найти их во льдах. Второй пилот тут М. И. Козлов — опытный морской и полярный летчик, штурман Н. М. Жуков, механик К. Н. Сугробов и В. Г. Гинкин.

Я узнаю, что самолеты экспедиции серийные, но подверглись (моторы — тоже) некоторым переделкам с учетом специфики работы в условиях Арктики.

Восемь дней провела экспедиция в Холмогорах. Были заполнены эти дни работой — для всех. А мне и еще нескольким товарищам-новичкам пришлось, кроме того, «входить» в авиацию и в новый для нас коллектив.

Коллектив: летчики, штурманы, механики. Он, как и любой коллектив, не был однороден. Разными были возраст и опыт людей — жизненный и профессиональный. Основное ядро — гражданское, но часть людей пришла из военной авиации. Нескольких человек дали заводы: самолетостроительный и моторный. Много было семейных, но были и убежденные холостяки. Много было спокойных, выдержанных, тактичных людей, но встречались и задиры, в основном — молодежь. Были участники гражданской войны, но были и молодые люди, не нюхавшие порошу. И все члены экспедиции — и коммунисты, и беспартийные — были проникнуты одной мыслью: как лучше выполнить задачу, поставленную перед экспедицией, и дело, порученное каждому лично! Непререкаемым авторитетом пользовались Шмидт, Шевелев, командиры кораблей.

Они редко отдавали приказы, зато часто советовались с людьми. Командиры кораблей участвовали во всех работах по самолетам, подчас перемазывались, как механики. И то, что многие из этих работ выходили далеко за пределы прямых командирских обязанностей, нимало их не тревожило. Любовь к труду, дружелюбие, тактичность, уважение к человеку и забота о нем шли сверху, от руководителей, пронизывали и спланивали весь состав экспедиции.

Крепко прижилась в экспедиции шутка. Она помогала (сколько раз!) выждать летную погоду, залезать в промерзший насквозь спальный мешок, чехлить моторы на ледяном ветру голыми руками и охлаждать не в меру вспыльчивых товарищей.

Чудесным был коллектив воздушной экспедиции, и сознавать, что ты — член этого коллектива, было счастьем.

Из Холмогор мы должны перебазироваться в Нарьян-Мар. 26 марта туда для подготовки аэродрома и встречи тяжелых самолетов вылетает, с трудом оторвавшись от уже пропитанного водой снега, наш двухмоторный разведчик, но возвращается — у него неисправна радиостанция. Через два дня вылетает вторично и совершает посадку в Нарьян-Маре.

Весна наступает экспедиции «на пятки», аэродром раскисает с каждым днем все больше, снежный покров на нем всего четырнадцать — шестнадцать сантиметров. Нужно выбираться из Холмогор, и как можно скорее. Но нет погоды. И начинается ее нетерпеливое ожидание, которое во много раз тяжелее самой изнурительной и нелюбимой работы.

Погода. Она была главным врагом экспедиции и очень редко — союзником. Сколько раз она вынуждала отменять намеченные полеты! А когда мы уже перебрались на Рудольф — сколько раз приходилось тревожиться за судьбу товарищей на самолете, ощупью, в густом тумане, бреющим полетом пробирающемся среди высоких островов Земли Франца-Иосифа! Она заставляла наши самолеты совершать рискованные посадки на морской лед. Этот враг был страшен своей еще недостаточной познаваемостью.

Часть состава экспедиции после работы на аэродроме уезжает в дом отдыха, находящийся неподалеку в Лявле, часть — в Холмогоры. Наше «жилищное товарищество» отличается постоянством состава и быта. По вечерам в классе царит мирная тишина, расставляются шахматы и сидят над ними задумавшиеся люди, шелестят страницы книг, раскрываются толстые ученические тетради дневников и вносятся в них первые записи о начавшемся пути советских людей к полюсу.

Путь к полюсу. Не только папанинцы и летчики начинают его сейчас. Вместе с ними начинают этот нелегкий путь создатели четырех самолетов-гигантов и двухмоторного разведчика, целиком построенных на отечественных заводах. Начинают путь те, кто создал приборы и оборудование для научных работ на дрейфующих льдах. Начинают его те, кто изготовил для папанинцев уникальную палатку и продовольствие — тоже уникальное.

А ведь прокладка пути к полюсу начата раньше, гораздо раньше, еще в 1936 году, когда Водопьянов совершил рекогносцировочный полет на остров Рудольфа с целью выяснить, возможно ли построить там опорную базу экспедиции. Когда же решение о строительстве было принято, прокладку пути продолжили новые коллективы людей — на Рудольф вышла экспедиция, возглавляемая неутомимым Папаниным. Трудно было пароходу пробиться через окружавшие небольшой островок тяжелые льды, но мужественные и настойчивые моряки-полярники сделали это дважды. База на острове была построена, и там остались двадцать два человека, которые ждали нас теперь с таким же нетерпением, с каким стремились на Рудольф мы.

Вместе с нами путь на полюс начинают люди на многих полярных станциях, где приемники настроены на волны самолетов экспедиции, подготовлены приводные станции, радиомаяки и аэродромы, на которых в случае необходимости можно посадить и заправить наши машины. И когда через непродолжительное время на нас обрушится шквал теплых приветственных телеграмм, часто от совершенно незнакомых людей, это будет новым свидетельством того, что экспедицию готовит и сопровождает в далекий путь поистине вся страна!

Погода выпускает нас из Холмогор только 30 марта. Очень трудный старт — около минуты самолет Мазурука несется по окончательно раскисшему аэродрому, прежде чем отрывается. И вот внизу затерянная между холмов полоска — Двина,

небольшие квадратики — дома Холмогор, крошечные точки — люди. Долго кружим в воздухе, ожидая, пока взлетят другие самолеты. Наконец флагманский самолет берет курс на Нарьян-Мар, в хвосте у него Мазурук, слева — Молоков, справа — Алексеев.

Тянутся внизу огромные лесные массивы, перемежаемые болотами и полянами. Как-то уж очень быстро леса редуют и сменяются тундрой. Погода благоприятствует полету, лишь временами и ненадолго попадаем в туман и снежные заряды. Выходим к штормовому Баренцеву морю и летим над свободной от льда Чешской губой. Через три часа все самолеты садятся в Нарьян-Маре — столице Ненецкого национального округа, где экспедицию ждет не менее тёплый прием, чем в Холмогорах. Тут больше десяти градусов мороза, и все мы радуемся, что наконец-то, кажется, убежали от весны. Но, к сожалению, это только кажется...

Снова возникает «жилищное товарищество» в прежнем составе, кроме корреспондента «Правды Севера». И снова — видно, такова судьба — нас поселяют в школьном здании.

Проходят тщательную проверку и заправляются самолеты. Но когда все готово для продолжения пути — снова нет погоды. Больше того, оказывается, что экспедиция не сумела уйти от весны, — она начинается и здесь, в Нарьян-Маре: резко повышается температура, идет мокрый снег, а иногда и дождь.

Гостеприимные хозяева понимают наше стремление лететь дальше, вместе с нами переживают вынужденную задержку, клянут погоду и весну и делают максимум возможного, чтобы поднять нам настроение, приглашают на концерты самодеятельности, спектакли и в кино, очень вкусно и до отвала кормят, причем в меню всегда фигурируют уникальные блюда из оленины.

Прилет воздушной экспедиции — праздник для здешних ребятишек: ведь игра в «челюскинцев» — любимая игра всей детворы в нашей стране. Но любимые герои всегда смотрели на детей со страниц газет, журналов и книг, иногда их видели на киноэкране, слышали их голоса по радио. А теперь они идут-шагают по улицам родного ребятам города, мимо домов, в которых живут малыши. Поэтому «настоящие челюскинцы» — Шмидт, Ширшов, Кренкель, Бабушкин и Иванов — и особенно спасавшие челюскинцев Водопьянов и Молоков часто окружены детворой. Вопросов эта аудитория задает множество, но в основном: «Дядя Миша, расскажите, как вы летаете?» «Дядя Вася, куда вы сейчас летите?» «Сколько весит ваша машина?» «Правда, тяжело управлять самолетом?» И дяди Миши (Водопьянов и Бабушкин) и дядя Вася (Молоков), понимая свою величайшую ответственность за каждое произнесенное перед ребятами слово, старательно избегая специальной терминологии, уважительно глядя на притихших малышей, рассказывают, в чем заключается работа летчика, сообщают (в который раз!), что летят они «очень далеко», что весит четырехмоторный самолет с полной нагрузкой около двадцати трех тонн и что самолетом управлять непросто, но если очень захотеть — научиться можно.

* * *

В «жилищном товариществе» заполняются очередные страницы дневников — пройден еще один этап на пути к заветной цели.

Непростая работа — писать дневник. Со стороны это нередко выглядит так. Человек лезет в рюкзак за тетрадкой. Решительным движением кладет ее на стол и открывает на подлежащей заполнению странице. Нерешительно берет карандаш. Принимает удобную позу и начинает с отсутствующим видом, не мигая, смотреть перед собой. Через десять — пятнадцать минут рука с карандашом тянется к тетради, которая, кажется, вот-вот начнет заполняться стройным изложением событий

сегодняшнего дня. Но этого не происходит, в тетради появляются лишь слова: «Нарьян-Мар. 9 апреля», и рука с карандашом возвращается в исходное положение. Проходит полчаса, час, и наконец в дневнике появляется строчка — первая, поэтому наиболее трудная. Дальше дело идет уже быстрее. Поскольку записи в дневниках обычно делают одновременно несколько человек, в классе царит мертвая тишина: мы взаимно боимся движением воздуха разогнать проносящиеся в нашем мозгу и пока не оформившиеся образы и события. Когда выпивается вся вода в графине, кто-нибудь на цыпочках, молча выходит и приносит новую. Все подходят, стараясь не толкаться, и выпивают по большой кружке — тоже молча: говорить сейчас просто неприлично, как в Большом театре во время сцены дуэли Ленского с Онегиным. После того как выпито пять-шесть графинов воды, в дневниках все же появляются исписанные страницы. Владельцы тетрадок облегченно вздыхают и с чувством исполненного долга укладывают их в рюкзаки...

Тишина в классе иногда нарушается — Трояновский обучает папанинцев искусству обращаться с киноаппаратурой.

* * *

На самолет-разведчик возложена задача: выяснять и сообщать метеорологическую обстановку на маршруте, по которому должны лететь тяжелые корабли. Но на разведчике непрерывно отказывает радиостанция, и свою задачу он выполнять поэтому не может. Руководство экспедиции просит меня перебраться на разведчик и наладить связь. С радостью соглашаюсь: это гораздо интереснее, чем платоническое созерцание вполне работоспособного передатчика на самолете Мазурука. Платоническое потому, что при полете группой самолеты, кроме флагманского, правом непосредственной связи с землей не пользуются и основные радиостанции их должны молчать. Так в экипаже разведчика появляется и пребывает почти в течение всей экспедиции непредусмотренный штатным расписанием бортрадист. Мне иногда приходилось покидать разведчик — для работы на радиостанции острова Рудольфа или на других самолетах экспедиции, но мыслями я всегда был с полюбившимися мне людьми.

Нас было пятеро на разведчике. Старший механик Кекушев. Он был старшим и по возрасту в экипаже. Спокойный, уравновешенный, с лукавой улыбкой. Блестящий рассказчик смешных авиационных историй, большую часть которых, как мы подозревали, выдумывал сам. Талантливый организатор комичных ситуаций. Если кто-нибудь из начинающих полярников старательно смазывал сгущенным молоком сапоги, во избежание их промокания, мы знали, что посоветовал ему это Кекушев. Когда кто-нибудь с ведомостью в руках начинал обход членов экспедиции и работников базы, предлагая записаться на часы-кукушку, якобы специально выпускаемые Вторым московским часовым заводом по случаю завоевания Северного полюса (вместо кукушки из дверцы будут поочередно выскакивать наиболее отличившиеся члены экспедиции; полярникам скидка 50%!), мы знали, что это также «работа» нашего стармеха. Кекушева звали Николаем Львовичем, но, возможно из мести за систематические «покупки», многие называли его Леонардовичем.

Второй механик Валентин Терентьев. Гораздо моложе Кекушева. Высокий блондин с голубыми глазами. Красавец. Сильный, атлетическая фигура. Казалось, излучает дружелюбие.

Оба механика в совершенстве знали самолет и редко от него отходили: все время что-то проверяли, улучшали, пилили, сверлили, нарезали, подтягивали. В Арктике они не были новичками, знали, что имеют дело с коварным противником. Работали

яростно. Переругивались редко, только когда что-нибудь очень не ладилось. И всегда в безупречно тактичной форме: мол, разрешите вас, уважаемый (имя, отчество), послать к чертовой бабушке (а иногда и дальше). Когда только спали механики — неизвестно.

Оба механика обрадовались, что я не ветеран авиации и мое знакомство с ней ограничивается непродолжительной учебой в планерной школе и несколькими полетами на самолете У-2 с целью испытаний радиоаппаратуры. Это давало им возможность проявить свой педагогический талант, и они деятельно принялись за мою специальную подготовку. Наверное, я не был полностью лишен способности к восприятию новой для меня техники, потому что через непродолжительное время научился с ходу отличать правый моторный чехол от левого, чехлить моторы, запускать компрессор и составлять для него смесь бензина с маслом, разжигать и устанавливать специальную лампу для подогрева моторов, работающую по принципу примуса и похожую на него.

Механики заметно повеселели, узнав, что мой личный багаж состоит из небольшого чемоданчика. «Самолет перегружен,—сказали они, многозначительно понизив голос. — А перегрузка... сам понимаешь!» Я понял. С тех пор, отправляясь на разведчике в полет, я начинал рыться в карманах и, если находил две пачки папирос, одну из них мне хотелось оставить на базе.

Штурман Анатолий Волков. Молодой. Подтянутый. Скромный. Молчаливый. В Арктике новичок.

Летчик Головин. Молодой сероглазый атлет. Спокойный. Не склонен к лишним движениям. Доброжелательный. Тактичный. Пятнадцатилетним мальчишкой строил планеры, которые не хотели подыматься в воздух. Позднее на другом, «настоящем» планере установил мировой рекорд. Затем — самолеты. Курсант осоавиахимовской школы. Инструктор. Потом — Арктика: Карская экспедиция, необорудованная Енисейская авиалиния, «внетрассовые» полеты над пустынной тундрой. Хорошо знал штурманское дело. Вникал в существо производимых механиками «модернизаций». Мечтал освоить и радиодело. («Зачем?» — спросил я его. И услышал ответ: «В Арктике все пригодится».) Воля, мужество, смелость? В избытке. Живи в наши дни, сейчас — стал бы космонавтом. Нужно ли говорить, что он был душой экипажа! В экспедиции звали Головина, несмотря на молодость — было ему двадцать восемь,—по имени-отчеству: Павел Георгиевич, в экипаже — душевно: Егорычем.

Бортрадист Николай Стромиллов. Предоставим слово О. Ю. Шмидту: «...Длинный и худой человек с горящими глазами, Дон-Кихот по фигуре, уверенно колдует среди тонких деталей современной... аппаратуры...» Ну что же, немного смешно, но, возможно, правильно. Правда, не всегда уверенно колдовал над аппаратурой я. Иногда и она надо мной. И не без успеха.

Дон-Кихот был принят на разведчике доброжелательно. Чувствовалось, что отсутствие надежной радиосвязи тяготило весь экипаж. Я постарался оправдать доверие.

Передо мной фотография разведчика. Что сказать о нашем самолете? Серийный Р-6, немного устаревший даже для своего времени. Не было в нем стремительности и изящества линий, отличающих современные туполевские лайнеры. Был самолет даже как-то угловат и неуклюж. Не поражал воображение скоростью — она не превышала ста шестидесяти километров в час. Не отличался удобствами для экипажа: внутри машины было так же холодно, как и снаружи, а кабины летчика и штурмана к тому же сильно продувались. Имел одно управление, без автопилота, что в наших условиях, при многочасовых полетах, требовало особой выносливости от летчика. Привычного сейчас телефонного переговорного устройства на самолете не было, поддерживать связь с

летчиком и штурманом радисту приходилось записочками, в ущерб оперативности связи с базой.

И все же мы любили нашу оранжево-синюю птицу. Любили, как любят близкого человека, несмотря на его недостатки. И заботились о ней, как о близком существе. И на эту заботу самолет отвечал нам безотказностью, ровным гулом моторов, постоянной готовностью лететь куда нужно и сколько нужно.

Двое суток потребовало оборудование радиорубки на новом месте — в хвосте самолета. Но это была лишь часть задачи. Теперь предстояло самому в полном полярном облачении втиснуться в грудку вещей, вплотную подступавших к радиостанции. Тут были бидоны с полуторамесячным неприкосновенным запасом продовольствия и спальные мешки, деревянные нарты и лыжи, палатки и резиновый клиппербот, автономный агрегат для питания радиостанции на земле, запасной винт и колеса.

С помощью неунывающих механиков грудку за несколько часов перекомпоновали. В результате освободилось крошечное место у радиостанции, на которое я мог опускаться прямо из люка в верхней части фюзеляжа. Люк задраивался только снаружи. Эта весьма ответственная, с моей точки зрения, функция была поручена Терентьеву. Выпускал меня из самолета тоже он. В общем, ни войти в самолет, ни выйти из него самостоятельно я не мог. Сам Терентьев пользовался другим люком, к которому я не имел доступа. Сильно отдавало мышеловкой, но спрашивать о чем-либо я не стал, боясь потерять в глазах товарищей авторитет «бывалого» человека...

4 апреля опробовали радиооборудование на земле и в воздухе. Все было в порядке. Правда, беспокоили сильные электрические и акустические помехи. Электрические помехи существенно снизить не удалось, пришлось привыкать.

* * *

11 апреля. Все экипажи на аэродроме. Прогреваются моторы самолетов. Погода по всему маршруту вроде бы удовлетворительная. Головин получает задание вылететь на разведку.

Около десяти часов отрываемся от раскисшего и тут аэродрома и берем курс на север. Держим надежную связь с землей. Доходим до моря. Встречаем стену облаков. Входим в нее и набираем высоту, пытаюсь пробить облачность. Вскоре самолет обледеневаает, срывающиеся с винтов куски льда звонко бьют по фюзеляжу. Снижаемся, выходим из облачности и ныряем под нее.

Идем бреющим, но вскоре и тут белая мгла со снежными зарядами преграждает нам дорогу и пытается прижать самолет к земле ли, к воде — не знаем. Доложив об этом по радио, возвращаемся.

Но когда совершаем посадку, узнаем, что в воздухе находится самолет Водопьянова, что летит он тем же курсом, которым только что шел разведчик, что нервы у Михаила Васильевича оказались крепкими и он сумел пробить облачность и вышел из нее на высоте всего лишь около семисот метров, до которой немного не дотянули мы, и что погода по маршруту весьма благоприятна для полета отряда кораблей. Но время упущено, погода в Нарьян-Маре портится, как и настроение у экипажа разведчика. Флагманский самолет совершает посадку — Водопьянов решил вернуться в Нарьян-Мар. Дается отбой — до завтра. Мы — экипаж разведчика — покидаем аэродром с надеждой, что товарищи по экспедиции поймут: допущенная нами ошибка была случайной и никогда больше не повторится.

На рассвете 12 апреля разведчик снова вылетает по маршруту. Сразу же устанавливается связь с землей: через каждые пятнадцать минут сообщаем обстановку.

Погода благоприятствует полету. Уверенно ведет машину Головин. Терентьев пишет мне записку: «Ночуем на Рудольфе!» Я ему пишу в ответ: «Плюнь через левое плечо». Но — поздно, появляется облачность. Еще немного — и ткнемся «носом» в седое марево. У самой кромки ощущаем неглубокий вираж: большими кругами Головин начинает набирать высоту. Тяжело нагруженная машина делает это неохотно. Тогда Егорыч принимает решение скользнуть под облачность. Но внизу туман. Начинается обледенение. Выходим из тумана. Вторично пытаемся набрать высоту, теперь уже в полете по курсу, и входим в облака. Несколько минут несемся в «молоке». Вдруг светлеет и яркое солнце освещает крыло, видимое из моего иллюминатора. В Нарьян-Мар летит радиogramма: «Облачность пробили. Верхом идти хорошо. Высота 1500 метров». И нам — пяти человекам на разведчике — кажется, что сейчас мы начинаем исправлять делом допущенную накануне ошибку.

Выходим на Новую Землю: заснеженные берега и горы. Она встречает нас штормовым ветром, доходящим до восьмидесяти километров в час. Получаем сообщение из Нарьян-Мара: тяжелые самолеты вот уже около часа бегают по раскисшему аэродрому, но взлететь не могут. Для облегчения начали сливать часть горючего. Но ведь это уменьшит дальность полета! Попадем ли сегодня на Рудольф? В следующий срок связи сомнение подтверждается: получаем распоряжение идти на Маточкин Шар. Выполняем. Около 11 часов плавно, неощутимо касаемся лыжами ровного ледяного панциря пролива Маточкин Шар, соединяющего Баренцево море с Карским. Через некоторое время идут на посадку и четыре тяжелых корабля.

Здравствуй, остров Рудольф!

Матшар — крупная полярная станция. Здесь чувствуется холодное дыхание Севера.

Встречают нас бодрые, жизнерадостные люди, забрасывают вопросами о жизни на Большой Земле, Они регулярно слушают радио, в курсе всех событий, но рассказ «живого» человека — совсем иное дело. Многие работают тут без выезда второй год, но выглядят прекрасно. Чувствуется, что люди живут здесь дружно, и, наверное, немалая заслуга в этом спокойного, немногословного Петра Андреевича Шеломова — начальника станции. Он так же бодр, приветлив и гостеприимен, как и в Уэлене в 1933 году, где мы с ним встретились в первый раз.

Красивейшее место Матшар! Полярная станция расположена на высоком берегу. Направо и налево тянется сужающаяся вдаль ледяная лента пролива. Она теряется в отбрасывающих лиловые тени высоких сопках, вершины которых серебряными зайчиками горят на солнце. По небу катится ослепительный солнечный шар, которому надоело прятаться за горизонт, — на этой широте уже настал «вечный» день. На льду пролива несколько черных точек: вылезли подышать и понежиться на солнце нерпы...

Мы знаем, что Новая Земля славится ураганными ветрами, поэтому особое внимание уделяем сейчас креплению самолетов. Не забываем поставить прочные деревянные струбцины на элероны, рули поворота и высоты разведчика.

Заправляем самолеты. Здесь это не так просто, как на Большой Земле. Нужно выкопать из-под толстого слоя снега, частично превратившегося в лед, бочки с бензином. Погрузить две бочки на нарты. Под хорошо знакомое каждому «Раз, два — взяли!» помочь собакам сдвинуть нарты с места и подвезти к самолету, придерживая бочки, чтобы они не свалились (Кекушев утверждает, что нарты везут не собаки, а мы, и что вожак упряжки, поглядывая через плечо назад, несколько раз ехидно усмехался). Перекачать содержимое бочек в баки самолета посредством ручного насоса и вернуться за следующими бочками. Глубоко осознать, до чего прожорлив небольшой двухмоторный самолет, не говоря уже о четырехмоторном, способен только тот, кто хотя бы раз участвовал в подобной заправке.

* * *

Через двое суток все готово, чтобы продолжать путь. Но 14 апреля...

Все началось с того, что небо заволокло низкими тучами и с гор, окружающих полярную станцию, потянул холодный ветер. Прошло несколько минут, и мир встал вверх ногами! Вселенная заполнилась косым снежным «дождем». В снежной пелене пропали находящиеся в десятке метров от жилого дома постройки. Ураганный ветер валил с ног. Снежная пыль с невероятной любознательностью забиралась во все отверстия в одежде. После пятиминутного пребывания на воздухе лицо покрывалось жесткой ледяной маской. Двигаться навстречу ветру можно было только закрыв глаза. Но тогда смерзались ресницы и человек становился слепым. Помогали очки и легкие пыжиковые маски.

Организовали двухчасовые дежурства на аэродроме. Вскоре первая группа дежурных ощупью, ползком, начинает спускаться на аэродром, разматывая бухту толстого пенькового троса, — теперь «прогулки» между станцией и аэродромом будем совершать группами по четыре человека, крепко держась за трос, иначе могут быть неприятности — слишком легко потерять ориентировку и заблудиться в бушующем, ревущем, вертящемся хаосе.

Ползет на аэродром очередная группа дежурных, в ней и я. Путь недалек, но труден. Пока добираемся до самолетов, главная мысль — не выпустить трос. Но вот и самолеты. Забираемся в один из них передохнуть. Через пять минут начинаем обход самолетов, точнее — переползание от одной машины к другой. Убеждаемся, что они на месте, целы, но дрожат под бешеными порывами ветра, что крепления пока держат, но, случись сейчас что-нибудь с самолетами, ничем, наверное, помочь будет нельзя...

Около двух суток бушует ураган и стихает. Урон незначителен — на самолете Алексева поврежден руль поворота. Но великие умельцы механики Сугробов и Гинкин — от добровольных помощников отбоя нет — в рекордно короткий срок чинят руль и знатоки говорят, что теперь он стал прочнее, чем раньше.

* * *

Около полудня 17 апреля разведчик взлетает и берет курс на остров Рудольфа. Летим с набором высоты, и через десять минут уже имеем полторы тысячи метров. Погода прекрасная. Видимость отличная. Солнце. Но на горизонте облачность. В районе острова Шишмарева она входит под самолет. Земля и море под нами просматриваются только в разрывах облачности. В море крупно-битый лед 5—6 баллов. Проходим залив Норденшельда. Верхняя граница облачности подымается, и мы вместе с ней. Но она оказывается выше потолка разведчика и мы возвращаемся — до разрывов в облачности. Получаем сообщение о том, что погода на Рудольфе испортилась и поэтому тяжелые корабли остаются на Матшаре, а нам нужно лететь на мыс Желания. Утешая себя тем, что до Рудольфа от мыса Желания все же ближе, чем от Матшара, меняем курс.

Связываюсь с мысом Желания. Прошу зажечь на аэродроме дымовые костры. Увидев границы очерченного красными флажками аэродрома, идем на посадку. Во время рулежки самолет резко останавливается, как будто наткнувшись на что-то. В чем дело? Выскакиваем. Правая лыжа действительно наткнулась на камень, прикрытый тонким слоем снега. Металлическая обшивка и дерево прорезаны на значительной длине. «Заштопаем», — мрачно бурчит себе под нос Кекушев.

Мы не заметили, как пролетели сутки на мысе Желания в таком же дружном, как на Матшаре, коллективе полярников. Сумели мы за это время подготовить самолет, опробовать аварийную радиостанцию и убедиться, что она работает нормально. Вслась наговорилась с полярниками, поиграли с двумя трехлетними близнецами, зимующими тут с отцом, старым — не по годам, по опыту — полярным радистом Сашей Абрамчуком; детишки хорошо перенесли полярную ночь, немного бледны, но отлично себя чувствуют.

Получаем сообщение из Матшара о вылете тяжелых кораблей на остров Рудольфа. Нам приказано присоединиться к отряду в воздухе, когда он будет пролетать над мысом Желания.

К назначенному сроку все готово. Моторы прогреты и работают. Экипаж прогуливается около машины. Стрелки часов неуклонно, но очень медленно приближаются к времени старта. Так же неуклонно, но гораздо быстрее надвигается туман, ухудшается видимость, начинается поземок. Еще несколько минут — и кругом засвистело, наступили снеговые сумерки. С трудом зачехлили моторы, закрепили самолет и, сгибаясь под упругими порывами свирепого, знакомого теперь уже новоземельского ветра, начали пробираться к домикам полярной станции.

А в это время над черной грядой облаков, освещенные солнцем, держа курс на север, летели четыре большие дюралевые птицы. Было обидно. Но что поделаешь — Арктика учит терпению.

На следующий день прекратилась пурга, выглянуло солнце. Три с половиной часа полета над чистой водой — и мы над архипелагом Земля Франца-Иосифа: Посадка. Здравствуй, остров Рудольфа!

* * *

Земля Франца-Иосифа. В 1873 году судно «Тегетгоф» с австрийскими учеными Карлом Вайпрехтом и Юлиусом Пайером на борту, зажатое льдами, придрейфовало к берегам неизвестной дотоле земли — оправдалось высказанное еще в 1865 году русским моряком Н. Шиллингом предположение о существовании земли в северной части Баренцева моря. Открыть и назвать эту землю именем австрийского императора оказалось легче, чем уйти от ее негостеприимных берегов: судно вмерзло в лед, участники экспедиции на лодках покинули его и с трудом добрались до Новой Земли, где их спасли от верной гибели русские промышленники из рода поморов Ворониных.

В последующие годы ЗФИ, как называют полярники архипелаг, посетило несколько экспедиций.

В 1895 году на ЗФИ вышли мужественные норвежцы Нансен и Иогансен после неудавшейся попытки достигнуть полюса на санях, запряженных собаками; почти за пять месяцев до этого они оставили свой корабль «Фрам» в дрейфующих льдах на 84°05' северной широты и 101°35' восточной долготы. Для многих поколений полярников примером величайшего мужества и отваги будет служить их путь по дрейфующим льдам на ЗФИ и последовавшая затем зимовка. Арктика не поскупилась, тут было все, как в хорошем (или плохом) сценарии: непроходимые нагромождения торосов и полыньи, трескучие морозы и пронизывающая сырость, ураганные ветры и снег, систематическое недоедание и погибающие одна за другой собаки, плавание в каяках и погоня истощенного Нансена за отвязавшимися каяками, погоня вплавь, в ледяной воде, в одежде, которую не удалось сбросить полностью. Год жизни в хижине из камней в полнейшем одиночестве.

В 1899 году в бухте Теплиц острова Рудольф льды безнадежно повредили и выбросили на мель судно «Стелла Поляре» итальянской экспедиции герцога

Абруцдкого. На север вышли санные партии под руководством капитана Умберто Каньи. Итальянец был мужественным человеком, способным без инструментов ампутировать себе загноившийся палец. Но Арктика и на этот раз проявила характер: трое пропавших без вести, предельная степень истощения у Каньи и двух его спутников, с которыми он вернулся на Рудольф, не достигнув полюса, — таков итог этого ледового похода, длившегося 104 дня.

В 1901 — 1902 годах на ЗФИ совершила «турне» экспедиция Эвелина Болдуина, финансировавшаяся американским миллионером Циглером. Разъедавшая экспедицию склока не позволила даже попытаться выйти в санный поход к полюсу.

В 1903 году судно «Америка» экспедиции Фиала, финансировавшейся тем же Циглером, подверглось сжатию льдов все в той же бухте Теплиц. В последующие два года Фиала совершил три неудавшихся броска к полюсу на санях, запряженных собаками и пони (в прошлом он был кавалеристом). Далее 82° северной широты Фиала не прошел.

И наконец, где-то здесь, совсем рядом с Рудольфом, а может и на Рудольфе, трагически завершилась попытка достичь полюса, предпринятая славным русским путешественником: 5 марта 1914 года в 2 часа 40 минут на руках матросов Линника и Пустошного умер Георгий Яковлевич Седов.

Первая советская полярная станция на острове Рудольфа была организована в 1932 году. Сейчас в домике, где она располагалась, никто не живет. Неподалеку от него, на берегу бухты Теплиц «музей» — забытые льдом, покрытые снегом и частично разрушенные постройки, возведенные предшествующими иностранными экспедициями, которые стремились к полюсу, как и мы, но — увы — не достигли его. Экспедициям многое удалось снять со своих судов, перед тем как оставить их. Были тут механическая мастерская, продовольствие и корм для собак и пони, трубочный табак и взрывчатка, цилиндры, фраки и медикаменты. Говорят, нашли даже золоченые лыжи, на которых какая-то экспедиция намеревалась вступить на полюс...

* * *

Воздушную армаду радушно встретили полярники во главе с начальником станции Яковом Соломоновичем Либиным и парторгом Сергеем Ивановичем Воиновым. За несколько месяцев они проделали огромную работу: построили добротные жилые дома, электростанцию, гараж для тракторов и вездехода с хорошо оборудованной мастерской, радиостанцию и радиомаяк, склады, свинарник, баню.

На острове два аэродрома. Основной — огромный, на куполе ледника, на высоте 250 метров над уровнем моря. Запасной — небольшой, внизу, у поселка.

В поселке у входа в кают-компанию стоит огромная белая медведица, держа в лапах поднос с хлебом-солью и гигантский ключ с надписью: «От Северного полюса». Неподалеку резвились два смешных маленьких медвежонка, наверное, уже забывших, что недавно у них была мать. При приближении человека они, несмотря на молодость, обнаруживали качества характера, присущие их природе, — шипели и рычали. Медвежата носили честные русские имена: Мишка и Машка. Мишка, как и положено мужчине, имел более воинственный характер.

В распоряжение экипажа разведчика целиком предоставляется Домик первой советской зимовки на берегу бухты Теплиц, расположенный примерно в километре от основного поселка и окруженный звенящей тишиной, и мы проводим в нем первую ночь. Но только первую. Этого оказывается достаточно, чтобы понять, что не сумеем мы жить здесь, где ежеминутно не хватает нам товарищей, к которым мы привыкли, их голосов и добрых шуток. И несколько напряженного ритма, который все время

сопутствует экспедиции, и информации, постоянно поступающей из внешнего мира, — тоже не хватает, и мы переселяемся в основной поселок, несмотря на то что там, прямо скажем, тесновато.

* * *

28 апреля мы на разведчике доставили в бухту Тихую летчиков Л. Г. Крузе и Я. Д. Мошковского. Они должны перегнать оттуда на Рудольф два легких вспомогательных самолета. Обрато вылетели вместе с Мошковским, который пилотировал тихоходный У-2. Крузе остался в Тихой для подготовки своего самолета. В полете, кроме ставшего привычным гула моторов, почти в течение двух часов слушали действовавший на нервы неистовый пороссячий визг: каюр полярной станции Милентьев слал начальнику Главного управления Северного морского пути Шмидту подарок — поросенка, родившегося и воспитанного на восьмидесятом градусе северной широты. «Не понял ты, милоч, оказанной тебе чести», — сказал Кекушев, укладывая мешок с визжащим поросенком в самолет.

В яркий солнечный день изумительно красив с высоты архипелаг Земля Франца-Иосифа. Он раскинулся между восьмидесятым и восемьдесят вторым градусами северной широты. Насчитывает сотню с лишним островов причудливых очертаний. Тянутся к пролетающему самолету исполинские скалы, похожие на неведомые еще человечеству плененные льдами существа в одеждах, расшитых сверкающим на солнце серебром. Кажется, просят эти сказочные существа людей: освободите от вечного плена, верните жизнь... Вершины и склоны ледников прорезаны зигзагообразными линиями глубоких трещин. Между ледниками — белые, застывшие долины. Проливы между островами забиты торосистым льдом. Обманчивое впечатление полного покоя и вечной, ничем не нарушаемой тишины...

* * *

Мы с Кренкелем проверили комплектность и состояние «Дрейфа» и включились в расписание вахт на радиостанции базы, где всего лишь один радист — В. Ф. Богданов. Он — молодой, но очень обстоятельный человек, добродушный, не особенно разговорчивый, а главное — отличный радист. Иногда нам помогает и радист флагманского самолета Сима Иванов.

29 апреля на юг для проверки работы радиомаяка Рудольфа вылетел У-2. Пилотировал его Спирин. На борту папанинец Федоров и радист Иванов. Прошел срок, установленный для возвращения. Но самолета нет. И связи с ним нет — сильнейшее непрохождение коротких волн. А рация у Иванова коротковолновая. Разведчик получил задание вылететь в район предполагаемой посадки и при необходимости оказать помощь. Мы быстро подготовили самолет, запустили моторы. Но... ухудшилась видимость, повалил снег. Скрепя сердце отставили полет.

На поиски самолета выехали работники базы В. Сторожко и В. Латыгин на двух нартах. В бухту Тихую полетело указание Крузе ускорить подготовку своего Р-5 и принять участие в поисках У-2.

Пропавший У-2 прилетел 1 мая — мы все получили хороший подарок! Товарищи удачно совершили запланированную посадку в архипелаге, выполнили намеченную работу, но мучительно долго для себя и для нас не могли запустить остывший мотор. И вот они — похудевшие и небритые, но бодрые — снова среди нас.

Торжественно провели первомайскую демонстрацию. Построились у кают-компаний. Со знаменем и флагами по глубокому снегу направились на берег бухты

Теплиц, к старым зимовкам. У исторических развалин короткий митинг. Трибуна — вездеход. В голубую даль летят искренние слова взволнованных летчиков и зимовщиков. Они шлют Родине первомайский привет, заверяют пославший их народ и партию, что порученное им дело выполнят с честью, — Северный полюс будет советским! Ружейный салют! Ракеты! Заставляя вздрагивать льды, взрываются заряды аммонала. Стройно, торжественно на берегах пустынной бухты звучит «Интернационал».

Вечером «банкет». Тосты. Овации нашему замечательному коку, «доктору кулинарных наук» Василию Васильевичу Курбатову.

Любуемся стенгазетой, с душой оформленной комсоргом зимовки В. Сторожко и Е. Федоровым. Газета называется «Широта 82», но праздничный выпуск назван «На штурм Северного полюса».

Впервые над полюсом

Быстро промелькнули четырнадцать дней на Рудольфе. Были заполнены эти дни проверкой и наиболее рациональным распределением по самолетам папанинских грузов, бензиновым авралом — заправкой самолетов при помощи ручных насосов, проверкой самолетов и их оборудования.

3 мая Головин получил задание: выяснить, имеются ли в районе полюса ледяные поля, пригодные для посадки тяжелых самолетов, а также уточнить условия погоды для сопоставления их с данными прогноза. Нужно было также проверить поведение ряда навигационных приборов и установить, как далеко слышен радиомаяк Рудольфа: предполагалось, что пользоваться им можно будет на расстоянии, не превышающем 500 километров, в то время как до полюса было более 900.

С этого момента взоры нашей пятерки обратились на синоптика экспедиции Б. Л. Дзерждзеевского. Был Борис Львович красив, высок и широкоплеч. Вежлив и остроумен. Носил черную бородку, за что, наверное, и получил прозвище Мефистофеля. Не было у него помощников, кроме радистов, принимавших исходную информацию, необходимую для составления прогнозов, — сводки от большого числа метеостанций. Сам наносил данные на карты, сам «крутил» на них изобары, сам составлял прогнозы и сам давал синоптические консультации. Все сам. Не человек, а бюро погоды.

Главное, однако, заключалось в том, что его прогнозы, как правило, оправдывались. И в том, что Дзерждзеевский никогда не темнил: всегда было понятно, можно лететь по такому-то маршруту или нельзя. Впрочем, мы, радисты, нередко догадывались об этом сами, еще до появления на свет божий официальных прогнозов. Каким образом? Расскажу. Дзерждзеевский любил музыку, был музыкален и, работая, приятным баритоном негромко напевал арии из опер, песенки из кинофильмов и т. п. И вот, часто общаясь с Дзерждзеевским, мы заметили: если предстоит нелетная погода, из уголка радиорубки, где расположился синоптик, доносится «Что наша жизнь... игра...», если же есть виды на хорошую погоду — «Широка страна моя родная...». Накопить статистические данные и сделать вывод из этой «научной» работы большого труда не составило. Многие товарищи поражались осведомленности радистов в делах погоды. Мы же свою маленькую тайку охраняли тщательно: боялись насторожить Дзерждзеевского и лишиться информации, которая сейчас называется опережающей.

Вечером 4 мая мы с Егорычем зашли к синоптику. Еще на пороге нас встретил обнадеживающий мотив чудесной песни Дунаевского, а через минуту Дзерждзеевский сообщил Головину о быстром улучшении погоды.

Руководство экспедиции намечает наш вылет на утро 5 мая, и экипаж получает указание отдыхать. Но, как всегда, перед полетом это трудно сделать.

Раньше других поднялся Егорыч и разбудил остальных. На одежду в этот день обратили особое внимание: ведь предстояло добрых десять часов лететь в необогреваемом самолете. Типовая форма одежды (с индивидуальными отклонениями) состояла из шерстяного белья, толстого свитера, меховых комбинезона и рубашки, шерстяных носков, собачьих чулок, нерпичьих торбазов, шерстяных перчаток, просторных меховых варежек и мехового шлема. «Наряд» летчика и штурмана дополняли пыжиковые маски, очки и огромные меховые шубы.

После плотного завтрака отправились на вездеходе на основной аэродром. Очистили от снега самолет, прогрели моторы нашим «примусом». Доложили о готовности к полету.

Было очень тихо. И вдруг в тишине нежная птичья трель: недалеко от самолета на заструге сидела пуночка. Крепко грело солнце. Закрыв глаза, можно было подумать, что находишься в подмосковном лесу, что стоит опуститься на колени, как тебя окутает высокая, густая, душистая трава. Но здесь были неумолимые восемьдесят два градуса северной широты, а в девятистах километрах к северу, там, где пересеклись все меридианы, — точка, которая веками приковывала к себе внимание человечества и стоила жизни многим, рискнувшим на нее посягнуть. Точка, которой сегодня очень хотим достигнуть мы, советские люди!

Традиционное короткое совещание у самолета. Кекушев запускает моторы. Все звонче становится их песня и переходит в рев: Кекушев прибавляет газ. Рев усиливается и вдруг затихает: моторы работают на малых оборотах. Это сигнал для остальных членов экипажа: прощаемся с товарищами, которые пришли нас проводить, и руководителями экспедиции и быстро забираемся в самолет. Нужно торопиться: небо на севере безоблачное, но над островом начинают появляться небольшие облака. Как бы не затянуло аэродром.

Впереди вижу уже усевшегося на свое место около панели с приборами Кекушева. Терентьев, послав мне воздушный поцелуй, задраивает над моей головой крышку люка. Сам через соседний люк тоже забирается в самолет и с удобством располагается на груди предметов экспедиционного снаряжения. Все на местах.

Егорыч прибавляет газ и, работая рулем поворота, пытается сорвать с места машину с примерзшими лыжами. Не удается. Тогда на помощь приходят провожающие — раскачивают хвост самолета, и мы плавно трогаемся с места.

Самолет на старте. Рев моторов, рывок! Первая попытка поднять в воздух предельно нагруженную машину (полетный вес около семи тонн) не удается. Снова на старт.

В 11 часов 23 минуты взлетаем. Делаем круг над аэродромом. Попадаем в тонкий слой облачности. Выходим из него и ложимся на пятьдесят восьмой меридиан. Вдоль него летим на север. Быстро устанавливается связь с Рудольфом: на вахте Богданов. Прошу включить радиомаяк. «Вас понял, — говорит Богданов. — Слышу хорошо. Включаем маяк. Летите спокойно». И после этих слов Богданова действительно становится как-то спокойнее: следит за нами хорошо знающий свое дело человек, который в условиях любых помех выполнит свою скромную (но такую важную!) обязанность — примет от самолета каждое слово, каждый знак.

Перестраиваю приемник на волну маяка: с одинаковой громкостью слышны буквы «А» и «Н», значит, идем точно на север.

Мы понимаем условность выражения «точно» в данном случае, так как знаем, что ширина равносигнальной зоны, в которой буквы «А» и «Н» слышны одинаково, будет увеличиваться по мере удаления от Рудольфа и в районе полюса достигнет примерно шестидесяти километров.

Около Рудольфа много воды, мало льда. По мере продвижения к северу льда становится больше.

* * *

Не только с Земли Франца-Иосифа пытались люди достигнуть полюса. Мы пролетаем широту 83°20'. Ее с невероятными трудностями в 1876 году достигла на саних, запряженных собаками, группа англичанина Р. К. Маркема из экспедиции Дж. Нэрса, базировавшейся на суда «Алерт» и «Дискавери» вблизи Земли Гранта. Похоронив одного человека (почти все остальные были больны, цингой), Маркем повернул на юг.

* * *

Проходим восемьдесят пятый градус. Под нами, насколько хватает видимости, расстилаются ледяные поля, прорезанные черными языками трещин и разводий, вытянувшихся с востока на запад (это значит, что последнее время преобладали северные или южные ветры). То и дело пролетаем над районами сильно восторошенного льда. Лед толстый. С высоты полутора тысяч метров хорошо видны торцы стоящих почти вертикально обломков ледяных полей и отбрасываемые ими причудливые тени. Однако ровных ледяных полей больше. В непосредственной близости к архипелагу встречались айсберги. Сейчас их нет.

Температура в самолете минус десять. Сидим почти без движения. Начинают мерзнуть ноги. Терентьев обеими руками усиленно растирает щеки и нос. До Кекушева холод, по-видимому, еще не добрался. Он внимательно наблюдает за показаниями приборов, иногда бросает взгляд на нас с Терентьевым и приветливо машет нам рукой. И всякий раз, когда мы видим его лицо, видим и улыбку — его жизнерадостность неисчерпаема.

Но мы знаем, что не всегда жизнь расстилала перед Кекушевым ровную дорожку: иди, друг, и улыбайся себе на здоровье. Ему, окончившему в двадцать третьем году курсы бортмехаников Добролета, довелось сражаться с басмачами и осваивать авиалинии Ташкент — Алма-Ата, Москва — Минводы, Красноярск — Игарка и Тюмень — Обдорск. Осваивать на не всегда послушной технике тех лет. Довелось совершить в тридцатом году с Водопьяновым зимний и потому сложный рейс Москва — Сахалин и летать в тридцать четвертом с Егорычем на ледовую разведку в море Лаптевых. Летать во всякую погоду и садиться куда придется. И попадать в тяжелые аварии, как, например, в двадцать девятом, когда он чудом остался в живых...

Пилота и штурмана мы с Терентьевым не видим, они далеко впереди, за перегородкой.

Время от времени Волков (по цепочке: Головин — Кекушев — Терентьев) присылает мне краткие сообщения о полете. Немедленно передаю их на базу.

Вместе с Рудольфом за радиостанцией разведчика бдительно следит и радиоцентр на острове Диксон. «Мы готовы к приему ваших сообщений», — говорят диксонские радисты, Петр Целищев и Константин Румянцев. Оба блестящие операторы, без переспросов принимают, красиво работают на телеграфном ключе.

Еще на широте 84°30' далеко впереди показалась облачность. На 85°30' мы видим ее и слева.

* * *

86° 14'. Этой широты достигли великолепные Нансен и Иогансен в своем походе с «Фрама».

86°34'. До этой широты дошла партия У. Каньи итальянской экспедиции герцога Абруццкого.

* * *

Проходим восемьдесят седьмой градус. Облачность приблизилась и входит под самолет. Сначала она неплотная: много разрывов. Через них видим, что пейзаж внизу не изменился: по-прежнему сплошные ледяные поля, среди которых многие пригодны для посадки тяжелых самолетов.

* * *

Широта 87°43'. В 1925 году до нее долетели два самолета экспедиции неугоминого Руала Амудсена и американца Линкольна Элсуорта, базировавшейся на Шпицберген. Им пришлось совершить здесь незапланированную посадку из-за перебоев в моторе одного из самолетов. Итог этого полета: нечеловеческий двадцатидвухдневный труд обоих экипажей (шести человек), потребовавшийся для того, чтобы спасти от сжатия льдами один самолет, подготовить аэродром и вернуться на базу (второй, поврежденный, самолет пришлось оставить во льдах).

* * *

Подлетаем к восемьдесят восьмому градусу. Облачность уплотняется, разрывов становится совсем мало. Вдруг останавливается левый мотор! Бросаю вопросительный и, наверное, тревожный взгляд на Терентьева. Но он смотрит не на меня, а на Кекушева. Потом поворачивает голову ко мне и успокоительно машет рукой. Пишет записку. Читаю: «Леопардович дорабатывал бак с горючим до конца, чтобы при переключении на другой в первом не оставалось ни капли». И, словно в подтверждение написанного, запускается и продолжает свою звонкую песню левый мотор.

На подходе к восемьдесят девятому градусу отправляю на Рудольф сообщение: «Идем над слоисто-кучевыми облаками.

Верхняя граница 1200 метров. Разрывов нет. Верхних облаков нет. Температура минус 12. При пробивании возможно обледенение».

Облачность под нами продолжает оставаться сплошной, но постепенно поднимается, заставляя увеличить высоту полета до двух тысяч метров. Сообщаем об этом на базу и о том, что до полюса осталось немногим более ста километров и что мы идем дальше.

На Рудольфе забеспокоились. Пройдет время, и Водопьянов напишет об этом так:

«Как дальше?—удивился Спирин. — У него же не хватит горючего. Не лучше ли вернуть его?

— Горючего у него хватит, — возразил я. — Головин не без головы. А вернуть его, конечно, уже поздно. Попробуй верни, когда до полюса осталось всего сто километров. Я бы, например, на его месте не вернулся.

— Михаил Васильевич прав, — сказал Отто Юльевич, — вернуть его очень трудно, почти невозможно.

И, улыбаясь, добавил:

— Я бы тоже не вернулся. Не люблю я стучаться в дверь и не войти...»

* * *

Приближаемся к полюсу. Кто же побывал тут до нас?

6 апреля 1909 года, после ряда неудавшихся попыток, района этой загадочной точки на нартах, запряженных собаками, достиг известный полярный путешественник американец Роберт Пири. Хороший организатор. Готовился к этому двадцать три года. Базировался на судно «Рузвельт», стоявшее у мыса Шеридан (Земля Гранта). В районе полюса пробыл около тридцати часов. Попытался измерить глубину океана, но дна не достал. Научные результаты экспедиции были скромные. Мне доставляет удовольствие назвать имена людей, побывавших с Пири на полюсе. Это полярные труженики — эскимосы Сиглу, Укеа, Ута, Энингва и негр Хенсон. По возвращении из центра Арктики Пири ожидало неприятное для него известие — Фредерик Кук, врач первой гренландской экспедиции Пири (1892 год), 21 апреля 1908-го, то есть годом раньше уже побывал в районе полюса. Вспыхнула борьба за приоритет. Ф. Кука обвинили в обмане, хотя против этого впоследствии и возражали видные ученые-полярники и среди них О. Норденшельд.

9 мая 1926 года, вылетев со Шпицбергена, над полюсом сделал круг и вернулся на базу самолет американских летчиков Ричарда Бэрда и Флойда Беннетта. Полет длился около пятнадцати часов и преследовал чисто спортивные цели.

Через два дня, 11 мая 1926 года, со Шпицбергена вылетела воздушная экспедиция Амундсена на дирижабле «Норвегия». 12 мая он достиг полюса и сделал над ним круг. 14 мая совершил посадку на Аляске. Это был первый полет людей через Центральный полярный бассейн.

24 мая 1928 года состоялся очередной полет. Все с того же Шпицбергена стартовал дирижабль «Италия» под командованием Умберто Нобиле. Достиг полюса, пробыл над ним два часа и направился в обратный путь.

Когда дирижабль подходил к Шпицбергену, связь с ним прекратилась. В течение одиннадцати дней квалифицированнейшие радисты многих стран и радиолюбители сосредоточенно крутили рукоятки настройки приемников и напряженно вслушивались в эфир, пытаясь обнаружить сигналы радиостанции пропавшего дирижабля. Лишь на двенадцатый день сигналы бедствия услышал советский радиолюбитель Николай Шмидт в селе Вознесенье-Вохма Северного края.

Тогда мир узнал, что дирижабль потерпел катастрофу.

Десятки спасательных экспедиций из разных стран ринулись на спасение людей, терпящих бедствие. В них участвовало восемнадцать кораблей, двадцать один самолет и около полутора тысяч человек.

Наше правительство послало на поиски итальянцев ледоколы «Красин» и «Малыгин» и ледокольный пароход «Седов». В поисках участвовала и наша авиация. Советские люди спасли всех оставшихся в живых итальянцев, кроме Нобиле, — его вывез со льдины шведский летчик Лундборг. Экспедиция Умберто Нобиле обошлась в восемнадцать человеческих жизней. Кроме восьми членов экспедиции на дирижабле погибли три их соотечественника-летчика, принимавших участие в поисках, семь человек на французском самолете «Латам», и в их числе — Руал Амундсен.

* * *

И вот теперь мы, пятерка советских людей, приближаемся к полюсу на самолете, построенном нашими соотечественниками. Мы немного напряжены, но это неизбежно в каждом полете. Мы спокойны, потому что уверены в себе и друг в друге. Мы верим в наш самолет. Мы знаем наверняка: случись что-нибудь непредвиденное — и вся

страна, пославшая нас в этот полет, придет на помощь. И в первую очередь те мужественные люди во главе с сероглазым и чернобородым академиком, талантливым организатором фантастически огромного комплекса работ, связанных с освоением Арктики,—Шмидтом, которые сейчас на Рудольфе с волнением следят за нашим полетом.

Мы понимаем, что очень небольшой вклад в науку внесет полет разведчика к полюсу, как и полеты наших предшественников. Но мы знаем, что разведчик *прокладывает путь* тяжелым кораблям, которые высадят на дрейфующие льды советских ученых, и горды этим. Мы знаем также, что результаты трудов наших ученых не будут засекречены, а станут достоянием всего человечества, и как интернационалисты радуемся этому.

Беспокоит экипаж сейчас, если уж говорить о беспокойстве, только наш Егорыч. Ведь он уже более пяти часов бесменно ведет самолет. Нет у него автопилота, чтобы отдохнуть, хотя бы на минуту снять руки со штурвала, а ноги — с педалей руля поворота. И нет второго пилота, как у Бэрда, чтобы передать ему управление самолетом. Да и был бы второй пилот, так не поменяешься с ним местами в воздухе — теснота, для этого нужно делать посадку. И мороз, и ветер, безжалостно задувающий в открытую кабину. А ведь пройдена пока всего лишь половина пути...

Штурману легче. В кабине у него тоже свистит ветер, но в перерывах между астрономическими наблюдениями он может снять варежки и попытаться согреть дыханием замерзшие руки. Может подвигать ногами, не боясь, что самолет при этом изменит курс. Может, наконец, потоптаться в своей, тоже тесной, кабине, за сходство с ларьком прозванной «моссельпромом». В общем, по сравнению с Головиным и Волковым, Кекушев, Терентьев и я находимся в условиях, напоминающих номер «люкс» первой классной московской гостиницы — правда, с выключенным отоплением.

Медленно тянутся минуты. Ровно работают моторы.

И вдруг! Меняется звук моторов: самолет ложится в глубокий вираж. 16 часов 23 минуты. *Мы над полюсом!* Самолет выравнивается. Терентьев открывает люк и высовывается из него. Я принимаю к иллюминатору. Под нами море облаков...

Нам не поручали сбрасывать над полюсом государственный флаг, как это делали наши предшественники. Да и какой в этом был смысл, если мы знали, что через несколько дней красное знамя надолго взвьется над первой советской научной станцией, капитально и обстоятельно организованной на дрейфующих льдах в районе полюса. И все же... Хотелось как-то, может быть не особенно торжественно, ознаменовать пребывание над полюсом — ведь не каждый день летали сюда самолеты.

Терентьев вынимает блокнот, пишет на первой страничке свою фамилию. Передает мне. Я делаю то же самое. Он выбрасывает блокнот из люка. Кекушев сбрасывает в облака три крошечных целлулоидных куколки — белую, желтую и черную — символ единства рас. Их подарила ему сестра «на счастье» перед вылетом из Москвы. Терентьеву и мне показалось, что за куколками последовал бидон среднего размера, крутясь и разбрызгивая какую-то жидкость, похожую на моторное масло. Что это? Читаю записку Терентьева: «Для смазки подшипника земной оси!» Правда, потом Кекушев этой версии насчет бидона не подтвердил, хоть и учинили ему корреспонденты газет «допрос с пристрастием».

«Молнией» из кабины пилота летит ко мне записка. Она содержит сообщение о том, что разведчик прошел над полюсом, закрытым сплошной облачностью, и что мы легли на обратный курс. Передаю ее на Рудольф. Принимаю оттуда поздравления товарищей, наблюдающих за нашим полетом.

* * *

Снова замелькали параллели, теперь уже в обратном порядке. Облачность кончилась между восемьдесят восьмым и восемьдесят седьмым градусами. Снова под нами сплошные ледяные поля. Несильный встречный ветер. Потеплело — минус девять.

Погода на Рудольфе портится. В 19 часов принимаю сообщение: «Сейчас купол закрыло низкой облачностью. Высота 150 метров. Если не откроет купол, будем принимать вас внизу, у зимовки». Такая погода не очень-то вписывалась в наши планы. Горючего оставалось не так уж много, чтобы можно было заниматься поисками подходящего аэродрома на других островах архипелага. Поэтому продолжаем полет на Рудольф, надеясь, что погода там улучшится. Вскоре получаем новое сообщение: «Сейчас пронесит заряды низкой облачности, через которую видим небо. Заряды временами закрывают то купол, то аэродром внизу. Когда будете ближе — сообщим, где садиться».

В семидесяти километрах от Рудольфа встречаем облачность. Входим в нее — иного пути нет. Исчезает солнце, кругом сереет. Снижаемся. Тут легче — нет сплошной серой мути. Идем в седых клочьях тумана. Рудольф сообщает, что основной аэродром закрыло, а на запасном для нас выложены дымовые костры.

Подготавливая ответ на возможный запрос руководства (нас уже несколько раз спрашивали об этом), узнаю у Кекушева, на сколько минут полета осталось бензина. Он три раза машет пятью растопыренными пальцами: на пятнадцать минут. Мало.

По времени мы уже должны быть на Рудольфе. Перестраиваю приемник на волну радиомаяка. Плохо! Мы выскочили из направленной на север равносигнальной зоны: буква «А» слышна очень громко, «Н» — еле прослушивается. «Молнирую» Головину запиской (до чего же неоперативна наша внутренняя связь!). Тот исправляет курс.

Идем в тумане бреющим полетом, зная, что высота большинства островов архипелага значительно превосходит ту, на которой мы летим, и что острова где-то тут, рядом. Земли не видим. Иногда под нами сквозь серую пелену проглядывает черная с маслянистым оттенком вода. Едва не цепляем ее антенной. Как-то уж очень быстро бегут минуты. Совсем не так, как на подходе к полюсу. Хочется, чтобы время остановилось. Наверное потому, что каждая следующая секунда может принести неприятности...

Не дожидаясь вопроса, Кекушев с улыбкой (до чего же он спокоен, Леопардович!) показывает мне пять растопыренных пальцев, но... только один раз: бензина осталось на пять минут полета. Где же ты, остров Рудольфа?!

Кекушев открывает дверцу в перегородке, отделяющей кабину пилота, с трудом протискивается в нее и, лежа в ногах у Егорыча и, наверное, мешая ему, начинает ручной помпой качать бензин — последние килограммы.

Выскакиваем на какую-то землю. Головин с Волковым быстро определяют: остров Карла-Александра. Рудольф должен быть левее. Глубокий вираж — и вскоре впереди показываются дымовые полосы сигнальных костров, радиомачты, дома, люди — запасной аэродром ставшего родным за время полета Рудольфа!

С ходу, экономя горючее, Егорыч по ветру идет на посадку. Еще до завершения посадки один за другим останавливаются оба мотора — бензин кончился. Неуправляемый самолет скользит по крутому склону к обрывистому берегу моря! Неужели полет так бесславно закончится? Нет! Умудренные опытом Кекушев и Терентьев выскакивают на ходу из самолета и виснут на стабилизаторе: движение замедляется и вскоре самолет останавливается.

Выбираемся из машины. Подходим друг к другу по земле, которая кажется зыбкой. Егорыч снимает очки, маску, шлем, и наконец-то мы снова видим лицо

командира. Но оно непривычно строгое сейчас. На лбу крупные капли пота, вздулись вены, под глазами мешки, которых перед полетом не было, набрякли веки, как у человека, только что выполнившего тяжелую работу. Молчим: почему-то кажется, что первые слова после этого полета должен произнести он, Егорыч. И он их произносит, простые слова:

— Ну как, ребята?!

Скованность исчезает, напряжение полета спадает, на смену ему приходит усталость и чувство радости: задание разведчик выполнил! К нам бегут взволнованные товарищи, обнимают и поздравляют нас. Как говорится: хорошо все, что хорошо кончается! Если бы меня спросили, что было самым трудным для меня в этом полете, я бы ответил: не курить в течение почти двенадцати часов...

Кекушев обращается к Головину и ко мне с краткой речью. Смысл ее таков: он полон уважения к первому советскому летчику, побывавшему над полюсом, и к радисту, державшему в полете бесперебойную связь, их мужество оценят даже моржи и тюлени, но «на улице» около десяти градусов мороза, экспедиция еще не закончена и разведчик может в любое время понадобиться, а поэтому — не затруднит ли нас, во избежание простуды, надеть шлемы? Желания отшутиться не возникает, совет правильный, и мы выполняем его, оценив про себя заботливость стармеха.

Разведка подтвердила наличие в районе полюса ледяных полей, пригодных для посадки самолетов экспедиции и организации дрейфующей станции, и прогноз погоды, данный синоптиком экспедиции. Строгую проверку прошел радиомаяк: он работал устойчиво и был слышен до самого полюса; в том, что мы на подходе к Рудольфу выскочили из равносигнальной зоны и заставили волноваться товарищей, да и сами поволновались, никто, кроме нас самих, виноват не был.

Надежной оказалась радиосвязь на средних и длинных волнах между самолетом, находящимся в центре Арктики, и островом Рудольфа, а также самолетом и Диксоном, при относительно небольших мощностях передатчиков (за исключением передатчика на Диксоне). Проверили навигационные приборы, в том числе прекрасно показавший себя отечественный солнечный указатель курса.

Глубокая разведка закончилась.

Начинался шторм Центральной Арктики советскими людьми: четыре четырехмоторных самолета стояли на ледовом аэродроме острова Рудольфа, готовые к старту на Северный полюс!

Идем на вынужденную

11 мая на север для разведки погоды с Рудольф а вылетел легкий одномоторный самолет Р-5. Пилотировал его Л. Г. Крузе. На борту штурман Л. М. Рубинштейн и синоптик Б. Л. Дзержевский. Я заступил на вахту в радиорубке базы.

В сложнейших метеорологических условиях — туман, снежные заряды, низкая облачность — самолет долетел до восьмидесяти четвертого градуса и повернул обратно. К этому времени Рудольф затянуло низкими облаками. Возвращаясь, Крузе шел над облачностью. Подойдя к архипелагу, дважды безрезультатно пытался ее пробить — она заканчивалась сплошным поземным туманом. Попытался в третий раз. Вышел из облаков на высоте шестидесяти метров. Под облачностью снегопад, видимость не превышает пятисот метров. Внизу — вода с отдельными небольшими полями тонкого молодого льда. У него мелькнула мысль: может быть, проскочив Рудольф, уходит в море?!.. Повернул покрывающуюся льдом машину на север, где во время разведки видел много пригодных для посадки ледяных полей. На бреющем полете и на последних килограммах бензина разыскал подходящую льдину и...

...Глубокий вздох облегчения вырвался у населения радиорубки, а населяли ее в этот момент руководители экспедиции, когда эфир принес слова: «Сели благополучно. Координаты 83°17' северной широты, 48° восточной долготы».

Через два дня после вынужденной посадки Р-5, как только позволила погода, в лагерь Крузе вылетел наш разведчик. Безрезультатно — не нашли. 14 мая вылетели вторично. В этом полете с нами был великий мастер парашютного дела и летчик Яков Давыдович Мошковский. Около него — горой — четыре грузовых парашюта.

Волна нашего передатчика — за пределами диапазона приемника, имеющегося в лагере. Поэтому связь сложная — через Рудольф. Впрочем, слушать лагерь я могу непосредственно: приемник на разведчике позволяет это. Пока слежу за радиостанцией Рудольфа.

Летим в зоне радиомаяка. Солнце. Прекрасная видимость.

Залп точек и тире! Рудольф сообщает, что лагерь видит нас в двадцати километрах западнее. «Молнирую» — опять запиской — Егорычу. Ее воздушным потоком (открыт один из люков) вырывает у Терентьева из рук. Пишу вторую. Егорыч исправляет курс. Получив разрешение базы, начинаю следить за радиостанцией лагеря непосредственно. Пока она молчит. Впрочем, молчит недолго. Немного нервничая, Рубинштейн выстукивает: «Вы только что прошли над нами!»

Снова летит записка к пилоту. Пять человек на разведчике напряженно, до боли в глазах, всматриваются в проплывающие внизу ледяные поля, но обнаружить лагеря не могут.

Пролетаем около десяти километров и ложимся на обратный курс. И снова не видим лагеря Крузе. И только после третьего захода обнаруживаем его! На небольшом ледяном поле, окруженном грядой торосов и черными лентами разводий, — крошечное темное пятно, отдаленно напоминающее букву «Т», рядом — серовато-дымчатая полоска, около нее — три черные точки. Первое — самолет, второе — дымовой сигнал, третье — люди. Да, трудно найти на льду самолет!

Кружим над лагерем. Быстро, уверенно делает свое дело Мошковский. Над ослепительно сверкающим ледяным полем расцветают четыре ярко-красных мака — купола парашютов. После сбрасывания каждого парашюта облегченный разведчик слегка вздрагивает. На парашютах — ложатся они очень близко от лагеря — сто сорок килограммов горючего, теплая одежда, продовольствие и примус, лопаты и кирки для выравнивания аэродрома.

«Теперь не заманишь их на базу с этого курорта», — читаю записку Мошковского. Но в записке содержится еще два слова: «Хорошо бы!» Что хорошо? Я бросаю недоуменный взгляд на Мошковского, он ждал его и сначала хлопает себя по груди, затем складывает перед собой руки, как ныряльщик перед прыжком, потом одной рукой показывает вниз и горестно качает головой. Язык жестов красноречив, и я понимаю, что прославленному парашютисту страх как хотелось бы сделать то, чего никто, никогда не делал: прыгнуть с парашютом здесь, где-то в районе восьмидесят третьего градуса северной широты, прославив, может быть, свою страну новым своеобразным рекордом.

Через Рудольф запрашиваю лагерь: «Надеемся, претензий нет?». Перестраиваю приемник на волну лагеря, и через минуту слышу лаконичное: «Нет. Спасибо!». Возвращаемся на Рудольф.

Через три дня Р-5 прилетел на базу и лагерь Крузе был ликвидирован.

А на следующий день на дрейфующих льдах возник новый лагерь — наш...

* * *

Самолет Головина вылетел на север для очередной разведки погоды 18 мая. На 82°30' встретили облачность, попробовали добраться до верхней ее границы. Не получилось — высоко. Проинформировали руководство. Получили распоряжение возвращаться. Легли на обратный курс. Рудольф сообщил, что основной аэродром закрыло туманом. Вскоре и мы входим в туман: Егорыч ведет разведчик вслепую, на небольшой высоте. Туман не везде одинаково плотен: иногда вокруг светлеет. По времени должны подлетать к Рудольфу. Но земли не видно. К сожалению, как и при возвращении с полюса 5 мая, снова выскакиваем из равней сигнальной зоны радиомаяка. Видимо, еще не научились мы как следует пользоваться этим мудрым устройством.

Неожиданно в нескольких сотнях метров впереди вырисовывается склон ледника с черными зубцами вкрапленных в него скал! Егорыч берет штурвал на себя и отворачивает. Самолет проходит низко, совсем низко над склоном. Егорыч приказывает Волкову перейти, точнее — переползти, в кабину пилота: в своей носовой кабине штурман подвергается большому риску в случае аварии самолета. Головин с Волковым определяют. Появляется ясность: мы над островом, соседним с Рудольфом! Разведчик берет курс на базу. Резко сгущается туман. Иногда проходим через снежные заряды. Машина тяжелеет: начинается обледенение.

Высота сорок — пятьдесят метров. Временами сквозь хлопья тумана и снег видим воду. Егорыч помнит, что основной аэродром на высоте двести пятьдесят метров, поэтому упорно тянет штурвал на себя. Выбываясь из сил, разведчик набирает высоту триста метров. Плотность тумана начинает ощущаться физически. Непрерывно поддерживаю связь с базой. Обещанных сигнальных костров на куполе не видим. Может быть, нужно опуститься немного ниже и тогда покажутся черные полосы дымовых костров на запасном аэродроме? Нет! Страшно врезаться в ледниковый склон, даже с нашей, далекой от космической, скоростью! Начинаю выбирать антенну. На какой-нибудь вершине можем оборвать ее, и тогда останемся без связи. Это будет плохо для нас и для тех, кто напряженно следит за нашим полетом в радиорубке базы. Наверняка там сейчас Шмидт, Шевелев, Водопьянов, Бабушкин, Спирин. Внешне они, конечно, спокойны, но мы представляем себе их состояние.

Молниеносно в эфире появляется Рудольф: «Мы слышим шум ваших моторов! Вы проходите севернее! Повторите заход! — под диктовку Шевелева выстукивает Богданов. Разворот. Снова очередь точек и тире: «Вы только что прошли над нами!» Снова разворот. Но напрасно! Не расступается сплошная серая, давящая пелена...

Егорыч принимает единственно правильное решение: выйти из архипелага. И мы уходим на юго-запад. Обледеневшая машина охотно идет на снижение. Это уже не туман, а вата, она закрывает концы крыльев, подкрадывается к фюзеляжу. Под нами ледяные поля попеременно с водой. Егорыч не имеет возможности выбрать с необходимой тщательностью льдину для посадки, сделать над ней хотя бы один круг: идем бредущим полетом, машина проваливается. И все же опыт первоклассного летчика, хорошо знакомого с высокими широтами, подсказывает ему: вот эта! И он с ходу идет на посадку сразу за грядой торосов, задев за которые обрывается моя, значительно укороченная к этому времени антенна. Сильный удар! Второй! Третий! Потом — уменьшающаяся скорость машины, легкие толчки. Самолет стоит! Выскакиваем из машины — Терентьев не забывает выпустить и меня.

Вспоминаю слова Амундсена: «...Злой враг, с которым приходится считаться аэропланам,—это туман. Вынужденный спуск в тумане — верная смерть...»

Разведчик цел. На лобовой кромке крыльев — пленка льда толщиной пять-шесть миллиметров. Патрубки измерителя скорости превратились в красивые ледяные астры. Сидим на очень небольшой льдине, со всех сторон окруженной нагромождениями

торосов. Взлететь с нее не удастся. В пятнадцати метрах перед самолетом — ледяной барьер!

Мы не знаем, насколько прочна льдина, на которую мы сели. Поэтому начинаем быстро выносить из самолета часть продовольствия, палатку, клиппербот, нарты, аварийную радиостанцию и прочее, что может потребоваться, если усложнится обстановка. Вдвоем с Егорычем разворачиваем аварийную радиостанцию. Три вызова впустую. Наконец, через полтора часа после посадки, устанавливаем связь с базой.

Нервничая, Богданов от имени руководителей экспедиции передает: «Рады невероятной удаче! Как самочувствие экипажа? В чем нуждаетесь? — И от себя добавляет: — Ну, Коля! Очень рад, что сели! Прямо переживали!» Опасения подтвердились: товарищам на базе было не легче, чем нам в полете. Успокаиваем их, говорим, что все в порядке. Заказываем Богданову несколько радиостанций для пеленгации. Определяемся. Оказывается, сидим примерно в сорока километрах к юго-западу от Рудольфа. Остается подтвердить это астрономическим определением. Но для этого нужно ждать солнце.

Егорыч уходит искать поле, пригодное для взлета. Остальные начинают обживать льдину. Часа через два результаты нашей работы выглядят так. В пятнадцати метрах от самолета у гряды торосов стоит розовая шелковая палатка с надувным резиновым полом — хорошей защитой от надледной воды. В палатке — спальные мешки. Снаружи, слева от входа, — миниатюрная переносная радиостанция, справа — кухня со стенками из снежных кирпичей, надежно защищающими от ветра. Чуть поодаль — нарты с запасом продовольствия. Рядом с нартами — пузатый клиппербот.

— Сытый желудок — залог успеха! — заявляет Кекушев и большим ножом начинает вскрывать банку с продовольствием. Достают котелок. Он оказывается грязным. Мою его снегом. Эта процедура вызывает у Кекушева брезгливую гримасу. Завершив «мытьё», наполняю котелок чистым снегом. Разжигаю примус: из импровизированной кухни доносится знакомое шипение. Раздражавшее на Большой Земле, сейчас оно кажется нам даже приятным.

Большая жестяная банка содержит множество аккуратно завернутых в непромокаемую бумагу и перевязанных тонкой бечевкой пакетов и пакетиков. На них соблазнительные надписи, вызывающие раздражение слюнных желез: «Украинский борщ», «Капустный суп», «Мясной бульон» и т. п. Кроме концентратов, в банке галеты, свиное сало, компот, чай, какао и шоколад. Все упаковано, как новогодние подарки. В каждый пакет вложена этикетка. Читая ее, можно узнать не только рецепт приготовления пищи, но наименование и адрес предприятия-поставщика. И даже фамилию упаковщицы.

Разворачиваем один из пакетов. Достаем несколько кубиков, завернутых еще и в папиросную бумагу. Внешний вид кубиков не оправдывает звучных названий: они похожи на детские заигранные кубики неопределенного желто-зеленого цвета. Кекушев снова морщится. Однако аромат из котелка, куда мы бросили кубики, отвергает всякое недоверие: пахнет натуральным украинским борщом! Кекушев закрывает от наслаждения глаза. Потом хватает еще пять кубиков и со словами: «От этого не умирают!» — бросает в котелок. В четыре руки режем мелкими кусочками сало, поджариваем на сковородке, заправляем борщ. Собственно, благодаря вмешательству Кекушева теперь этот борщ уже не столько суп, сколько каша. Приходит Егорыч. Бросив на снег кусок брезента, водрузив на него котелок с «борщом», Кекушев приглашает всех к «столу». Через пять минут от борща (котелок вместимостью шесть литров) остается приятное воспоминание. Но это не все. На примусе кипит чайник: на второе у нас какао.

Процесс пищеварения нарушает Егорыч:

— Я нашел площадку, ребята!

— Какая? Где? Размеры? — посыпались вопросы.

После обеда, оставив в лагере Терентьева, отправляемся смотреть аэродром. Минут десять пробираемся по торосистому льду, иногда идем по небольшим ровным полям. Наконец выходим на относительно ровное, большое поле. Обмеряем: триста на пятьдесят метров. Не так уж плохо! На площадке много застругов, но небольших, их легко убрать. Труднее проделать проход в торосах для самолета. Вот только бы не разошлась трещина, которая проходит поперек площадки! Пока она не шире спичечного коробка. Возвращаемся в лагерь, оставляем вахтенного и ложимся спать. На сегодня довольно.

19 мая. Уже больше суток живем «дрейфующей жизнью». В течение двенадцати часов расчищали проход к аэродрому и выравнивали площадку. Вымотались. Снова обед из концентратов, несмотря на то что у Кекушева от них, по его словам, портится фигура. Снова какао.

На несколько минут выглянуло солнце, но Волков успел определиться: наши координаты почти совпадают с полученными накануне посредством радиопеленгации. Я нашел антенный грузик, оборванный во время посадки. В трещине неподалеку от лагеря видели нерпу. Все время идет снег и сразу тает. Надледной воды становится все больше. Ноги у всех мокрые. Как-то взлетим? Отправили по телеграмме родным. Егорыч и я получили телеграммы из дому: оказывается, и на дрейфующем льду может быть повод для радости...

Появились первые «инвалиды». Взорвавшийся коробок спичек-«молний» сильно обжег Волкову правую ладонь. Терентьев простыл — радикулит. Несмотря на эти неприятности, оба весь день работали на устройстве аэродрома, стараясь не отстать от остальных — здоровых.

20 мая. Рассеялся туман. Далеко на горизонте увидели снеговые шапки. Земля. «Вижу Рудольф!» — закричал Волков, сидевший верхом на своей кабине. Действительно, в бинокль на вершине одного из открывшихся куполов можно было рассмотреть несколько черточек — самолеты.

Закончили расчистку прохода для самолета. Продолжаем выравнивать площадку. Трещина на аэродроме немного разошлась.

После обеда, разогрев моторы, начали рулежку. По узкому проходу, сильно кренясь на неровностях, медленно ползла машина. Волков бежал впереди, показывая дорогу Егорычу. Кекушев, Терентьев и я, повиснув на хвосте, помогали делать крутые повороты. Для преодоления шестисот метров, отделяющих лагерь от аэродрома, потребовался час. Наконец — самолет на расчищенной площадке!

Перебрасываем лагерь. Это уже просто: три рейса с нартами — и мы на новом месте. Снова раскидываем палатку, организуем «пищеблок». Несмотря на усталость, все это делаем гораздо быстрее, чем в первый раз, — появился опыт. Завтра, если позволит погода, попытаемся вылететь на базу. Оттуда сообщили прогноз: «В ближайшие часы постепенное улучшение погоды, ослабление ветра, прекращение поземка».

Вечером начал ежиться Егорыч — наверное, простудился. Досрочно уложили в спальный мешок, организовали лечение коньяком. Для вида посопротивлявшись, Егорыч не без удовольствия подвергся лечению, которое даже со стороны выглядело привлекательно. Закусив «лекарство» шоколадом, он моментально заснул.

Мы посоветовались — глазами — с Терентьевым: не «заболеть» ли и нам? Но тут же отвергли эту идею: знали, что на страже неприкосновенного запаса коньяка стоит неумолимый Леопардович, который в вопросах его расходования ни на какие сделки с совестью не пойдет.

Последний в этот день срок связи с базой. Богданов сообщает: «Флагманский самолет готовится стартовать на север!» Залезаем в спальные мешки. Пробуем заснуть. Получается не сразу: ведь в сорока километрах от нас начинается штурм полюса!

21 мая. Палатка наша прозрачная. Ее освещает яркий солнечный луч. Выскакиваем наружу. Туман разошелся, половина неба уже голубая (молодец Дзердзеевский!), а на горизонте снова замаячили знакомые ледяные шапки островов.

Нам не до завтрака сейчас: мы хорошо знаем цену летной погоде в Арктике. Разогреваем моторы. Быстро и немного бессистемно, несмотря на ворчание Кекушева, укладываем в самолет все, что было выгружено на лед.

С мокрого снега машину сдвинуть не легче, чем примерзшую. Вчетвером помогаем Егорычу сорваться с места. У края площадки он разворачивается и выключает моторы. Теперь предстоит поднять машину домкратом: самолет должен начать разбег сам, без нашей помощи. Мы не можем помочь ему потому, что не сумеем потом забраться в машину, — не даст поток воздуха от винтов. Если же Егорыч уменьшит газ хотя бы на несколько секунд, чтобы мы забрались в самолет, лыжи моментально, как трясина, засосет мокрый снег. Подкладываем доски и поднимаем самолет посредством домкрата — сначала одну сторону. Когда между лыжей и снегом образуется зазор в пятьдесят миллиметров, заменяем домкрат деревянным чурбаком и начинаем поднимать другую сторону. И когда покончено с ней, прыгаем в машину. Заводятся моторы. Газ! Рывок! Самолет падает с чурбака и домкрата и начинает стремительный разбег. Кекушев при помощи веревки, заранее привязанной к домкрату, втаскивает его в самолет через нижний люк.

Самолет бежит, подпрыгивая на неровностях площадки. Скорость разбега увеличивается. Близится конец площадки — либо взлет, либо встреча с высокой грядой торосов... Но все кончается благополучно, тряска прекращается, совсем близко от шасси мелькают торосы. Самолет в воздухе!

Через семнадцать минут садимся на запасном аэродроме базы. Нас встречают только два товарища. Центр событий переместился на основной аэродром, и там находятся почти все.

UPOLO выходит на связь

Нам возбужденно рассказывают, что в 4 часа 52 минуты, воспользовавшись улучшением погоды, на полюс стартовал самолет Водопьянова, Кроме экипажа, на борту Шмидт, Папанин с товарищами и Трояновский, Иванов поддерживал прекрасную связь с Рудольфом и Диксоном.

Около 11 часов Иванов вызвал наземные станции и начал передавать очередную радиограмму. Он дал номер, число слов и... исчез из эфира! Богданов терпеливо ждал. Ждали, склонившись к приемникам, радисты полярных станций и радиоцентров Арктики. Томительно бежали секунды, минуты, часы. Самолет в эфире не появлялся.

На куполе стояли три четырехмоторных гиганта, готовые ринуться на поиски пропавшего самолета.

Звонок с основного аэродрома. Шевелев просит принять участие в организации там дополнительного приемного пункта. На У-2 перелетаю на основной аэродром. Вместе со штурманами Ритсляндом, Жуковым и Аккуратовым веду наблюдение на волнах, присвоенных самолету Водопьянова. Проходит час, другой — ничего. Погода портится: купол затягивает туманом, временами проходят снежные заряды.

Тревожится Москва. Просит Шевелева обрисовать обстановку. Сдерживая нервное подергивание щеки, Марк Иванович диктует ответ:

«ТРИ САМОЛЕТА СТОЯТ, ГОТОВЫЕ К ВЫЛЕТУ. ПРЕДПОЛАГАЮ
НЕИСПРАВНОСТЬ ОСНОВНОГО ПЕРЕДАТЧИКА. УСТАНОВКА
РАДИОСТАНЦИИ ПАПАНИНА ТРЕБУЕТ МНОГО ВРЕМЕНИ. ПОКА САМОЛЕТ

НЕ НАЛАДИТ РАДИОСТАНЦИЮ, ШАНСЫ НАЙТИ ЕГО КРАЙНЕ МАЛЫ. В СЛУЧАЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОГО ОТСУТСТВИЯ СВЯЗИ ВЫЛЕТИМ ТРЕМЯ САМОЛЕТАМИ. ИДЯ РАЗВЕРНУТЫМ ФРОНТОМ, БУДЕМ ПРОЧЕСЫВАТЬ ПОЛОСУ В 30 КИЛОМЕТРОВ».

Еду на вездеходе на зимовку сменить в радиорубке много часов не спавшего Богданова. В 19 часов заступаю на вахту. Внимательно прослушиваю эфир на волнах, присвоенных самолету и дрейфующей станции. Волны Кренкеля так легко запоминаются: 60 и 600 метров. В оговоренные расписанием сроки вызываю самолет и Кренкеля. Снова тревожится Москва.

Погода испортилась окончательно. С аэродрома начинают возвращаться летчики, штурманы, механики и работники базы. На цыпочках, неуклюжие в меховой одежде, они осторожно входят в радиорубку. В глазах у всех безмолвный вопрос. К сожалению, я могу ответить им только отрицательным покачиванием головы. Вот вошел, стараясь не шуметь, Молоков. Постоял немного и вышел. Вошел и сел рядом со мной Мошковский. Сумрачен сегодня обычно веселый Яков Давыдович. Почти не отлучается из радиорубки Марк Иванович Шевелев.

А эфир грохочет. Он беспределен, бесплотен, и сторожит антенну каждой радиостанции. Постоянно готов помочь людям совершить добрые дела: прийти на помощь заболевшему человеку, судну или самолету, терпящим бедствие, погасить пожар в лесу или степи и спасти людей от цунами. За тридевять земель от родного дома может находиться человек, но эфир со скоростью света домчит весточку от него до родных и близких. Всемогущий эфир донесет до человека мотивы любимых песен и поможет узнать, что делается сейчас на нашей беспокойной планете. А когда в просторы Вселенной устремится космический корабль, самочувствие людей на нем тоже поможет узнать эфир... Но если ты действительно такой всемогущий, эфир, почему же ты не принесешь нам от людей, находящихся в центре Арктики, весточку, которую мы так ждем?!

Давно истек срок, на который у Водопьянова могло хватить горючего. Самолет на базу не вернулся. Значит, сел на лед?! Если вышла из строя радиостанция самолета, то почему же не слышно Кренкеля? Ведь времени, чтобы развернуть свой «Дрейф», у него было достаточно. В том, что он мог это сделать, причем в короткое время и ничего не перепутав, я не сомневался — это знающий и собранный человек.

Мучительной, напряженной жизнью живет база! Снова запрос Москвы... Но в эфире есть все, что угодно, кроме RW — позывного водопьяновского самолета и UPOL — позывного дрейфующей зимовки.

21 час 30 минут. Делаю очередной вызов радиостанции Кренкеля. Перехожу на прием. И вдруг! Музыкальными точками и тире (тон «Дрейфа»!) в приемник врывается:

— Рудольф! Рудольф! Говорит UPOL — Северный полюс! Вас слышу! Прошу отвечать!!!

Каждый радист имеет свой почерк. Последнее сомнение исчезает — рука Кренкеля!

Трудно описать, что я пережил. Была тут радость, что жив Кренкель, а вместе с ним, наверное, и все остальные: что-то неуловимое в его спокойной, ритмичной работе внушало уверенность в этом! Была радость: работает и хорошо слышен «Дрейф» — радиостанция, в создании которой я принимал участие! Ну а потом, чего греха таить, — ведь не каждый же день устанавливается связь с Северным полюсом!

Мы расцеловались с Мошковским. У бывалого парашютиста и летчика стояли в глазах слезы.

Говорят, услышав Кренкеля, я диким голосом крикнул: «Сели!» И, наверное от избытка чувств, так же громко добавил нелитературное выражение. Возможно. Хоть и

маловероятно. Но крик был: именно на него из всех комнат нашего дома и из других домов, на ходу одеваясь, в радиорубку бежали люди!

Медленно, изо всех сил стараясь не сбиваться, отвечаю Кренкелю. Что я говорил — не помню. Очевидно, это было поздравление и еще наше, радиолобительское, «88» — любовь и поцелуй!

Передача окончена. Люди, до предела набившиеся в радиорубку, затаили дыхание. И на новой страничке аппаратного журнала вытягивается цепочка слов: «Понял! 88, Коля! Все живы. Самолет цел. У Иванова сгорела основная динамомашина. У меня разрядились аккумуляторы. Если связь прервется — жди в полночь. Отто Юльевич пишет радиограмму. Хорошо сели в 11 часов 35 минут. Лед мировой! Подожди немного...»

Непродолжительный перерыв. И вот она, радиограмма № 1, открывшая необычную линию связи: остров Рудольфа — Северный полюс! Адресована Шевелеву и Главному управлению Северного морского пути при СНК СССР...

«В 11 ЧАСОВ 10 МИНУТ САМОЛЕТ «СССР Н-170» ПОД УПРАВЛЕНИЕМ ВОДОПЬЯНОВА, БАБУШКИНА, СПИРИНА, СТАРШЕГО МЕХАНИКА БАССЕЙНА ПРОЛЕТЕЛ НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ. ДЛЯ СТРАХОВКИ ПРОШЛИ ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО ДАЛЬШЕ. ЗАТЕМ ВОДОПЬЯНОВ СНИЗИЛСЯ С 1750 МЕТРОВ ДО 200. ПРОБИВ СПЛОШНУЮ ОБЛАЧНОСТЬ, СТАЛИ ИСКАТЬ ЛЬДИНУ ДЛЯ ПОСАДКИ И УСТРОЙСТВА НАУЧНОЙ СТАНЦИИ. В 11 ЧАСОВ 35 МИНУТ ВОДОПЬЯНОВ БЛЕСТЯЩЕ СОВЕРШИЛ ПОСАДКУ. К СОЖАЛЕНИЮ, ПРИ ОТПРАВКЕ ТЕЛЕГРАММЫ О ДОСТИЖЕНИИ ПОЛЮСА ВНЕЗАПНО ПРОИЗОШЛО КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ. ВЫБЫЛ УМФОРМЕР РАЦИИ, ПРЕКРАТИЛАСЬ РАДИОСВЯЗЬ, ВОЗОБНОВИВШАЯСЯ ТОЛЬКО СЕЙЧАС, ПОСЛЕ УСТАНОВКИ РАЦИИ НА НОВОЙ ПОЛЯРНОЙ СТАНЦИИ. ЛЬДИНА, НА КОТОРОЙ МЫ ОСТАНОВИЛИСЬ, РАСПОЛОЖЕНА ПРИМЕРНО В 20 КИЛОМЕТРАХ ЗА ПОЛЮСОМ ПО ТУ СТОРОНУ И НЕСКОЛЬКО НА ЗАПАД ОТ МЕРИДИАНА РУДОЛЬФА. ПОЛОЖЕНИЕ УТОЧНИМ. ЛЬДИНА ВПОЛНЕ ГОДИТСЯ ДЛЯ НАУЧНОЙ СТАНЦИИ, ОСТАЮЩЕЙСЯ В ДРЕЙФЕ В ЦЕНТРЕ ПОЛЯРНОГО БАССЕЙНА. ЗДЕСЬ МОЖНО СДЕЛАТЬ ПРЕКРАСНЫЙ АЭРОДРОМ ДЛЯ ПРИЕМКИ ОСТАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ С ГРУЗОМ СТАНЦИИ. ЧУВСТВУЕМ, ЧТО ПЕРЕРЫВОМ СВЯЗИ НЕВОЛЬНО ПРИЧИНИЛИ ВАМ МНОГО БЕСПОКОЙСТВА. ОЧЕНЬ ЖАЛЕЕМ. СЕРДЕЧНЫЙ ПРИВЕТ. ПРОШУ ДОЛОЖИТЬ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВУ О ВЫПОЛНЕНИИ ПЕРВОЙ ЧАСТИ ЗАДАНИЯ. НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ ШМИДТ».

Оглушительным «УРА» приветствовали мы своих товарищей, впервые в истории посадивших самолет (причем какой! огромный, четырехмоторный, весом более двадцати тонн!) в непосредственной близости от Северного полюса!

Куда девались сон, усталость! Кругом оживленные, радостные, смеющиеся лица! Оказывается, все улетевшие на полюс были очень хорошими людьми. Мы вспоминаем каждого в отдельности, рассказываем из жизни товарищей наиболее интересные случаи, о части которых, возможно, они сами не имеют понятия.

Вот у дверей фотолаборатории собрал порядочный кружок слушателей повеселевший Мошковский. Любимый герой его рассказов — Папанин.

— В Нарьян-Маре Дмитричу подарили свежей рыбки, — начинает Мошковский. — Вы знаете, что каждый старший механик глубоко уважает Дмитрича и безоговорочно доверяет ему, но все же бдительно следит, чтобы он не положил в самолет чего-нибудь лишнего, сверх установленного веса. А если все же положит — докладывает руководству. Тогда происходит небольшой шум, как говорят в Одессе, и излишки из самолета выгружаются... Так вот, приходит Дмитрич однажды ко мне. «Яша!—говорит он. — Хочешь быть мне большим другом на всю жизнь?» — «Станный вопрос вы мне задаете, Иван Дмитриевич! Думаю, не ошибусь, если скажу

— да!» — «Тогда, Яшенька, возьми, спрячь в самолете пятнадцать килограммчиков свежей рыбки! Специально взял нам с тобой на Рудольфе полакомиться!»

— Вы понимаете — не мог я отказать Дмитрию! Взял тюк с рыбкой. Чтоб мне никогда не прыгать с парашютом, если он весил меньше пятидесяти кеге! Прилетаем на Рудольф. Проходит день, два... Дмитрий молчит. И я молчу. Проходит десять дней. Мы оба молчим. Наконец мое терпение лопается, как перегруженный парашют, и я делаю намек, я спрашиваю: «Иван Дмитриевич! Может быть, мы с вами наконец устроим легкий завтрак с участием свежей рыбки?!» И что же, вы думаете, он мне отвечает? — «Браток!—Заметьте, уже не Яша, а «браток». — Как тебе не стыдно! Какая тебе на Рудольфе рыбка! Ты через месяц в Москве будешь, а мы год дрейфовать собираемся! Давай замнем для ясности!» И замаял: улетела рыбка на Северный полюс...

Оканчивается один рассказ, начинается другой, и «заседание» переносится в кают-компанию. Веселый у нас сегодня вечерний чай: ни на минуту не прекращаются смех, шутки!

Близится назначенный Кренкелем ночной срок связи. Выхожу из дома. Ветер, снег, туман. Каково-то нашим друзьям там, на льдине, в двадцати километрах от полюса...

* * *

22 мая. Да, чувствуется, что начала функционировать новая, необычная линия связи. Еще ночью стали поступать первые поздравительные телеграммы в адрес воздушной экспедиции и станции «Северный полюс». К середине дня поток телеграмм увеличился настолько, что начальник базы Либин дал указание приносить в радиорубку завтраки, обеды и ужины — сбегать на полчаса в кают-компанию для радистов стало делом трудным. Поначалу не менее трудным оказалось, скажем, есть суп и одновременно работать на ключе. Впрочем, скоро натренировались: на брюках супа оказывалось не более половины. Наибольших успехов в координации движений достиг Богданов. Работая на ключе правой рукой, он левой совершенно свободно намазывал масло на хлеб и виртуозно размешивал в стакане сахар, вращая ложку то по часовой стрелке, то против, в зависимости от требования восхищенных зрителей...

Телеграмм много. Шлют их коллективы фабрик и заводов, колхозов и советских учреждений. Шлют ученые, студенты и школьники. Родные, друзья и знакомые. А подчас приходит теплое приветствие от неизвестного советского человека. Он не подписывает телеграмму. Зачем, ведь его все равно не знают. Он далеко от высоких широт. Может быть, никогда не был в Арктике. Но он патриот, его восхищает посадка первого советского самолета на полюсе, так же как позднее будет восхищать наш первый полет в космос. И он не может молчать: он шлет папанинцам и летчикам поздравления, желает дальнейших успехов в освоении Арктики, выражает надежду, что все вернутся с полюса живыми и здоровыми, дает немного смешные советы. Нас волнуют не столько скупые, близкие к стандартным, слова телеграмм, сколько чувства, которыми они продиктованы. Вновь возникает ощущение великого внимания и заботы, с которыми относится к нам вся страна!

С особым удовлетворением передаю на полюс телеграмму из Ленинграда: сегодня у Жени Федорова родился сын. Отбив ее, вспоминаю, что и у меня сегодня день рождения.

Кренкель послал первую метеосводку с дрейфующей льдины. Сегодня же мы приняли ее и из Москвы: станция «Северный полюс» возглавляла советские станции в метеосводке северного полушария.

Судя по телеграммам, настроение у всех на льдине отличное. Мы считаем, что так и должно быть: разве можно чувствовать себя плохо на полюсе?!

Вечер. Последние известия. Тяжелая артиллерия мятежников ведет обстрел Мадрида. Двадцать часов длится бомбардировка. Много убитых... Участникам экспедиции на Северный полюс шлют привет бойцы Центрального фронта, грудью отстаивающие свободу и независимость испанского народа... Спасибо, дорогие друзья! Успеха вам в вашей борьбе!

* * *

23 мая. В середине дня передаем на Диксон очередную тысячу слов для газет. Там безотказно ведет прием Румянцев. Негромко стучит телеграфный ключ. Вдруг Костя Румянцев перебивает нас — это бывает так редко. «Возьмите правительственную», — говорит он. Бросаю ключ, беру карандаш, бланк. Особенно четко, подтянуто начинает передавать Румянцев. Волнуясь, принимаю.

«НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ТОВАРИЩУ О. Ю.

ШМИДТУ

КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ОТРЯДА ТОВАРИЩУ М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

ВСЕМ УЧАСТНИКАМ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

ПАРТИЯ И ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОРЯЧО ПРИВЕТСТВУЮТ СЛАВНЫХ

УЧАСТНИКОВ ПОЛЯРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС И

ПОЗДРАВЛЯЮТ ИХ С ВЫПОЛНЕНИЕМ НАМЕЧЕННОЙ ЗАДАЧИ —

ЗАВОЕВАНИЯ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА. ЭТА ПОБЕДА СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ И

НАУКИ ПОДВОДИТ ИТОГ БЛЕСТЯЩЕМУ ПЕРИОДУ РАБОТЫ ПО ОСВОЕНИЮ

АРКТИКИ И СЕВЕРНЫХ ПУТЕЙ, СТОЛЬ НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ СОВЕТСКОГО

СОЮЗА. ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЙДЕН, ПРЕОДОЛЕНЫ ВЕЛИЧАЙШИЕ

ТРУДНОСТИ. МЫ УВЕРЕНЫ, ЧТО ГЕРОИЧЕСКИЕ ЗИМОВЩИКИ,

ОСТАЮЩИЕСЯ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ, С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНЯТ

ПОРУЧЕННУЮ ИМ ЗАДАЧУ ПО ИЗУЧЕНИЮ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА.

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ ОТВАЖНЫМ ЗАВОЕВАТЕЛЯМ СЕВЕРНОГО

ПОЛЮСА!».

Через пять минут в кают-компании митинг. Шевелев зачитывает телеграмму. Она встречается бурной овацией. С большим подъемом выступает Шевелев, летчики Молоков, Мазурук, Алексеев и Козлов. В простых, идущих от сердца словах они заверяют народ, партию, правительство, что задание будет выполнено до конца с честью!

Митинг окончен. С нетерпением ждем очередного срока связи с полюсом, чтобы передать приветственную телеграмму...

* * *

На разведку погоды вылетает У-2. Пилотирует Мошковский. С ним Дзердзеевский. Результат неутешителен: лететь на полюс нельзя. Кренкель подтверждает это: у них туман, поземок.

Нас всех занимает существенный вопрос. Большие надежды в экспедиции возлагались на радиокompасы. На подходе к полюсу именно с их помощью три находящихся сейчас на базе самолета должны точно выйти на дрейфующую станцию, пользуясь радиостанцией самолета Водопьянова как приводной. Но она вышла из строя. А волны радиостанции Кренкеля лежат за пределами диапазона радиокompасов. Какой же выход? По-видимому, единственный: исключительно точная астрономическая навигация и контроль пути по радиомаяку, который, как мы теперь уже знаем, хорошо слышен до самого полюса. Штурманы должны мобилизовать для

этого все свои знания, весь опыт! Осложняется их задача тем, что они будут в полете к полюсу держать экзамен и как радисты, — ведь специальных радистов на тяжелых самолетах, за исключением флагманского, нет.

24 мая. Совещание пилотов, штурманов, радистов базы. Его проводит Шевелев, коротко и деловито. Назначается флагманский самолет из числа находящихся на базе — Молокова. Шевелеву приходит удачная мысль: мы не можем воспользоваться радиостанцией самолета Водопьянова как приводной, но Водопьянов может пеленговать тяжелые самолеты на подходе к полюсу посредством имеющегося на его самолете радиоконцентра и сообщать им результаты пеленгации через рацию Кренкеля! Правда, льдина дрейфует и вертится вокруг своей оси, но опытные навигаторы Спирин и Федоров учтут движение льдины и внесут необходимые поправки. Сообщили об этой идее на полюс. Там согласились.

Мощный поток приветственных телеграмм не прекращается.

Кок базы Курбатов готовит населению дрейфующей зимовки хороший подарок: десятка полтора буханок только что испеченного черного хлеба и бидон свежего молока. Представляем, как эти незамысловатые продукты будут встречены на полюсе, где уже трое суток сидят на галетах и концентратах.

Шевелев предложил мне полететь на полюс в качестве бортрадиста самолета Молокова. Нужно ли говорить, с какой радостью я согласился. Погода — из рук вон — туман, снегопад, поземок. Но... с рабочего места синоптика вдруг перестала доноситься ария Германа. Правда, не слышна пока и песня из кинофильма «Цирк». Однако...

Вам на полюс? Пожалуйста!

25 мая. Давно уже слышится «Широка страна моя родная...» Дзержинский категорически заявляет, что сегодня самолеты смогут лететь на полюс. С некоторым недоумением смотрим то на него, то на плотную низкую облачность. На разведку погоды срывается Р-5, пилотируемый Крузе. Почти весь состав экспедиции уезжает на основной аэродром, зимовка пустеет.

Стою последние минуты своей вахты в радиорубке базы. Рядом Шевелев с Дзержинским просматривают последние метеосводки. Договариваюсь с Диксоном о порядке радиосвязи с самолетами, которые пойдут на полюс. Кренкель радирует: «Погода прекрасная! Над нами голубое небо!»

Хочется обнять чародея-синоптика.

Сдаю вахту Богданову. Одеваюсь потеплее, захватываю спальный мешок, сажусь в У-2. В кабине пилота — Головин. Сегодня он обслуживает эту, видимо, самую короткую в мире авиалинию — по прямой, от зимовки до основного аэродрома, около пяти километров.

Не мог подумать я тогда, что последний раз лечу с этим замечательным летчиком и чудесным человеком. 28 апреля 1940 года Павел Георгиевич Головин, летчик-испытатель, тридцатилетний полковник авиации и Герой Советского Союза, первый советский летчик, пролетевший над Северным полюсом, погиб при исполнении служебных обязанностей.

На куполе шумно. Работают моторы почти всех самолетов. У машин — как всегда — озабоченные механики. Тарахтят моторы тракторов. Снег липкий. Наверное, старт будет тяжелым. У-2 улетает на зимовку за Шевелевым.

С разведки возвращается Крузе. Еще не вылезая из кабины, протягивает к нам руку с поднятым большим пальцем, и мы понимаем, что дела с погодой обстоят не так уж плохо. Через минуту Крузе рассказывает, что облачность кончается примерно в двухстах километрах к северу от Рудольфа. Из вернувшегося с зимовки У-2 выпрыгивает Шевелев и обменивается несколькими словами с Крузе. Команда: «По самолетам!»

Наша машина должна стартовать первой. Сумеем ли оторваться от мокрого, липкого снега?

У трапа Василий Лукич Ивашина. На полном серьезе спрашивает корреспондента «Правды» Бронтмана:

— Вам на полюс?

— Конечно! — не уловив шутки, отвечает Лазарь Константинович.

— Пожалуйста! — голосом трамвайного кондуктора разрешает Ивашина.

— Ох уж эти старшие механики... — вижу я смешинки, с опозданием появившиеся в глазах Бронтмана.

* * *

Через минуту все на своих местах. Около радиостанции — мы с Бронтманом. Лазарь Константинович — человек знающий, любит технику во всем ее многообразии, но предпочтение все же отдает тому ее виду, посредством которого осуществляется передача его объемистых корреспонденции в газету...

Нарастает гул моторов! Но машина не двигается с места. Малые обороты, потом снова газ! Снежный смерч взвивается за самолетом, дрожащим от напряжения! Но все напрасно. Подбегает трактор, такой маленький по сравнению с самолетом. Он волочит за собой два толстых стальных троса. Ивашина выскакивает из самолета, подбирает концы тросов и с помощью механиков с других машин — одному это сделать очень трудно — завязывает их в петли вокруг лыжных втулок, в тех местах, где они крепятся к подкосам. Петли готовы. Трактор начинает медленно ползти, пытаясь без резкого рывка (иначе лопнет трос) сдвинуть самолет, лыжи которого прилипли к снегу. Тросы сначала как змеи извиваются на снегу, потом выпрямляются, натягиваются и вдруг один из них — крепкий, толщиной в два пальца стальной канат — лопается, как гнилая веревка!

Снова завязываются петли. И снова лопается трос. А время идет. Все ниже опускается облачность. На помощь подбегает второй трактор. Четвертый раз завязываются петли. Очень медленно натягиваются тросы, вот-вот должен быть обрыв... Но в это время все четыре самолетных мотора начинают помогать тракторам и машина нехотя двигается с места. Теперь самое главное не остановиться ни на секунду — иначе все начнется сначала!

Трактора чуть замедляют движение, тросы ослабевают, петли сбрасываются на ходу. Трактора уходят, один налево, другой направо. Сейчас нужна высокая согласованность действий летчика и водителей тракторов. Если трактора замешкаются хотя бы на несколько секунд или самолет увеличит скорость — могут быть неприятности.

С трудом, на ходу, забираются в самолет Шевелев и Ивашина. Рулим к центру купола — на старт. Вот и первый красный флажок. Затихают оба левых мотора. Самолет послушно разворачивается, немного замедлив ход, и начинает разбег.

Не отрываясь пробегаем горизонтальную площадку купола. Начинается уклон. Переглядываемся с Бронтманом. Ждем, что вот-вот Молоков сбросит газ и пойдет на старт вторично. Но вскоре понимаем, что с горизонтальной площадки, покрытой мокрым снегом, тяжело нагруженной машине не оторваться. Несемся под уклон. Скорость близка к ста километрам. Теперь уже ни за что нельзя сбавлять газ! Если сделать это, самолет врежется в скалы у подножия ледника... Какими бесконечными кажутся иногда секунды! Шевелев считает их — в руке у него секундомер. Внешне Марк Иванович спокоен. Медленно надвигается закованное в ледяной панцирь море. В

глазах у Бронтмана любопытство... Толчки сменяются легкой вибрацией корпуса. Самолет в воздухе! Под нами море. 23 часа 15 минут.

Выпускаю двенадцать витков золотистого антенного канатика, включаю и настраиваю передатчик. Связываюсь с базой, прошу включить радиомаяк.

— Сделаем, — говорит Богданов.

— Доброе утро, — говорит Румянцев на Диксоне, — слышу вас хорошо.

На четырехмоторных самолетах прекрасное отечественное радиооборудование. Основная радиостанция состоит из телеграфно-телефонного передатчика полезной мощностью 100—150 ватт, работающего в диапазонах средних и коротких волн, и всеволнового супергетеродинного приемника, очень небольшого по размерам и веса всего лишь около трех килограммов. Есть на самолете аварийный передатчик довольно большой мощности на две фиксированные волны: 600 и 625 метров. В полете радиостанция работает от бортовой сети, на земле — от бензино-электрического агрегата. В полете применяется выпускная антенна, на земле — антенна, устанавливаемая посредством невысокой дюралевой мачты.

На радиостанции может работать не только радист, но и штурман, для чего в его кабину выведен пульт управления радиостанцией, конструктивно оформленный вместе с телеграфным ключом, и индикатор тока в антенне передатчика.

Есть у нас и ультракоротковолновая радиостанция для связи между самолетами. Она в заведовании штурмана, но переговоры по ней могут вести и летчики. Располагаем мы и очень небольшой коротковолновой переносной радиостанцией с питанием от генератора с ручным приводом.

* * *

Оставаться над архипелагом опасно: под низкой облачностью сильная болтанка. Поэтому летим на север. Там, на границе облачности, будем ждать самолеты Алексеева и Мазурука.

Через четверть часа после старта получаем сообщение о вылете Алексеева. Выходим на кромку облачности, начинаем делать круги. Вскоре к нам присоединяется Алексеев.

Через 35 минут после нас вылетает Мазурук. Безрезультатно ждем его около часа. Больше ждать нельзя: может не хватить горючего для полета на полюс и возвращения! Направляемся к полюсу по «столбовой» дороге — пятьдесят восьмому меридиану.

Около восьмидесят четвертого градуса странная, похожая на паутину розовая мгла затягивает горизонт. В этой паутине тонет самолет Алексеева. Связываемся с ним, пеленгуем: идет западнее нас. Самолет Мазурука на вызовы не отвечает. Вызываю базу и Диксон. Прошу их передать Мазуруку, что самолеты Молокова и Алексеева идут в зоне радиомаяка к полюсу, а также выяснить, где находится сейчас Мазурук, и сообщить нам. Богданов и Румянцев сразу же начинают вызывать самолет Мазурука, но и их вызовы остаются без ответа.

Солнце светит почти в лоб самолету. Внизу картина мало отличается от той, которую мы видели 5 мая во время полета к полюсу на разведчике. Такие же огромные поля толстого многолетнего льда. Такие же нагромождения торосов. Трещины и разводья. Только сейчас они не имеют преобладающего направления с востока на запад.

По-прежнему не отвечает на вызовы самолет Мазурука, и это начинает беспокоить.

Шевелев все время совершает прогулки между «моссельпромом» (он на тяжелых самолетах тоже есть) и радиостанцией. Шевелев деловит и доброжелателен. Летнаб и

штурман, он впервые поднялся в воздух над арктическими просторами еще в 1929 году, его знание Арктики энциклопедично. Грядет война — и Герой Советского Союза Шевелев станет начальником штаба авиации дальнего действия, а когда советский народ, отстояв в кровопролитных боях свободу и независимость Родины, перейдет к мирному труду, Марк Иванович многие годы будет возглавлять один из самых трудных и беспокойных участков, без которого немыслимо освоение Арктики, — полярную авиацию.

Бронтман, сидя на банке папанинского продовольствия, фиксирует в блокноте свои впечатления.

Наш самолет по сравнению с разведчиком — гигант. Он комфортабелен. Два управления. Внутри прохладно, но не гуляет ветер (кабины — пилотская и штурмана — закрытые, не продуваются). Есть СПУ — самолетное переговорное устройство — для внутренней телефонной связи. Много места: каждый член экипажа может в самолете навестить любого другого и воспользоваться санузелом. Акустические шумы гораздо меньше, чем на разведчике.

86°30'. 3 часа 30 минут. Нужно устанавливать связь с дрейфующей станцией. Три раза бросаю в эфир ее позывной — UPOL, один раз свой. Ну конечно, Эрнст Теодорович тут как тут! Здравуемся. Принимаю самые свежие координаты льдины. Договариваемся, что когда самолет приблизится к лагерю, я перейду исключительно на наблюдение за его радиостанцией: шансов на то, что они увидят нас первыми, конечно, больше. А если увидят, то и скорректируют наш курс. Корректировка может оказаться крайне необходимой, так как, по сообщению Кренкеля, на самолете Водопьянова только что испортился радиоконпас и пеленговать нас, как это предполагалось ранее, они не смогут. Шевелев немного удручен. Бронтман вынимает неизменный блокнот...

89° 15'. 5 часов 30 минут. Скоро полюс! Бронтман делает очередную запись и, подумав, решает больше не прятать блокнот в карман. С горизонта не исчезает розовая мгла. Механики, закутанные в меха, неподвижно, как статуи, сидят у приборных панелей. Молоков не выпускает из рук штурвала. О существовании Ритслянда можно догадываться лишь по аккуратно присылаемым для передачи сообщениям о пройденном пути.

5 часов 45 минут. Из штурманской кабины быстро выходит Шевелев. Наклоняется поочередно к обоим пилотам и что-то взволнованно говорит. Издали мы с Бронтманом видим, как Молоков одобрительно кивает головой, не переставая в то же время вглядываться в горизонт. Склонившись над механиками, сказав им что-то и показав рукой вниз, Марк Иванович направляется к нам. Но мы уже поняли: под нами полюс! — и радостно жмем друг другу руки!

Механики, Шевелев и мы с Лазарем Константиновичем приникли к иллюминаторам. Кажется, нет силы, которая могла бы оторвать нас сейчас от плексигласовых окошек! Так хочется навсегда запечатлеть в памяти ледяное поле с воображаемой точкой на нем, которая так долго была недоступной! А внизу до примитивности просто: ослепительно сверкающие на солнце ледяные поля, узкие полосы трещин, торосы...

— Не вижу земной оси! — нарушает очарование Бронтман.

— А я бидона, выброшенного Кекушевым! — кричу ему в ответ.

Бронтман, задрав голову, заразительно смеется — всем уже знакома история с бидоном.

Делаем над полюсом большой круг. Затем по сорок пятому меридиану (долгота западная — станция по ту сторону полюса) начинаем «спускаться» к дрейфующей станции. Теперь нужно слушать только Кренкеля!

Перестраиваю приемник на волну 560 метров. Сразу же устанавливаем связь. Сообщаю, что прошли полюс и идем к ним. Эрнст Теодорович говорит, что на льдине мобилизованы все бинокли — ведется наблюдение за горизонтом, Бабушкин на аэродроме — зажгли дымовые шашки, закрасили красным все неровности посадочной площадки.

— Берегу аккумуляторы! Передатчик выключаю. Следи! — говорит Кренкель и исчезает...

Сейчас будет подведен итог почти семичасовой работы Ритслянда и пилотов. Или мы выйдем на дрейфующую станцию, или...

С потрясающей громкостью в эфире появляется Кренкель:

— Мы вас видим! Идете прямо на нас!

Тут же к радиостанции подбегает радостный, сияющий Шевелев.

— Сообщите на льдину, мы видим лагерь! — кричит он мне.

Ты не только хороший, надежный товарищ, молчаливый, немного застенчивый Алеша Ритслянд! Ты еще и блестящий штурман, достойный своего славного командира, коммуниста, одного из семерки первых Героев Советского Союза — Василия Сергеевича Молокова.

Через наземные станции передаю самолетам Мазурука и Алексеева (связь с последним тоже нарушилась) приказ Шевелева: на точке полюса повернуть к дрейфующей зимовке, координаты которой 89°25' северной широты, 45° западной долготы. Слушать все время Кренкеля. Если не обнаружат зимовку — выбрать место и сесть. Поточнее определиться и связаться с нами. Будем слушать Алексеева первые десять минут каждого часа, Мазурука — вторые десять минут.

Делаем над дрейфующей станцией несколько кругов. Отчетливо видим оранжево-синий самолет и стадо палаток. Хорошо видны закрашенные неровности аэродрома.

Молоков убирает газ. Ритслянд сигнализирует: убрать антенну. Сообщаю наземным станциям, что идем на посадку и возобновим связь через тридцать минут.

В 6 часов 24 минуты плавно касаемся ледяного аэродрома.

Сначала бежим ровно. Вдруг толчок! Самолет на мгновение сильно кренится — очевидно, налетели на покрытый снегом осколок льда. Наконец останавливаемся. Выбрасываем трап. Первым на лед спускается Марк Иванович, за ним — остальные. К самолету подходят Шмидт и почти все население дрейфующего поселка. Отто Юльевич поздравляет нас с блестящим выполнением полета. Обнимаемся с встречающими товарищами...

Не было в ледовом аэропорту мощных громкоговорителей. Не было авиационного диспетчера. И кажется сейчас — был бы, наверное, бы объявил:

— Внимание! В аэропорту «Северный полюс» совершил посадку второй советский самолет, бортовой номер Н-171, с острова Рудольфа!

И повторил бы это на иностранных языках. Не было... А жаль. Звучало бы такое сообщение гордо!

Теперь нужно осмотреться — ведь мы на полюсе!

На дрейфующей льдине

Никто из нас, конечно, не ожидал, что белые медведи, собравшись с окрестных островов и вооружившись музыкальными инструментами, будут встречать очередной садящийся на полюс самолет стройным исполнением какого-нибудь подходящего к данной ситуации марша. Не больше оснований было рассчитывать, что тюлени и моржи вылезут из воды и, хлопая лапами и подбрасывая в воздух детенышей, будут радостно кричать: «Привет завоевателям Северного полюса!»

Нет, так мы не думали. Каждый из нас был достаточно реалистично настроен. Но все-таки мы ждали от полюса чего-то особенного. Чего именно — наверное, навсегда

останется тайной для нас самих. Может быть, мы получили бы некоторое удовлетворение, если бы льдина, на которой мы находились, оказалась толщиной метров двадцать, а она совсем «тонкая» — около трех.

Многие из нас видели чудовищные нагромождения торосов в арктических морях. Мы летели и думали: вот, наверное, на полюсе торосы! Оказывается, ранее виденные торосы и здешние — родные братья, близнецы к тому же...

И снег здесь такой же — ослепительно-белый, как вблизи Рудольфа, на побережье Берингова моря, на Ладоге и в верховьях Москвы-реки...

И вода в трещинах такая же маслянисто-черная, какой она всегда бывает, если соседствует с белым снегом...

С небес на землю, от абстрактных рассуждений на тему: «Полюс. Каким он должен быть» — к реальной жизни возвращает нас Папанин.

— Лукич! Как груз?! — грозно спрашивает он Ивашину.

— В полном порядке, Иван Дмитриевич! Просьба убедиться!

И Лукич изящным театральным жестом, насколько позволяет ему это закутанная в меха фигура, приглашает «Хозяина Северного полюса» в самолет.

Начинается выгрузка. Бережно, как маленьких детей, выносим из самолета и складываем на расстеленном неподалеку брезенте многочисленные упаковки с приборами, банки с продовольствием, резиновые баллоны с керосином, нарты, ветряк. Папанин со своими верными соратниками тщательно проверяет количество и маркировку доставленного багажа.

Каков же он, первый наш поселок на полюсе? Огромное ледяное поле, окруженное мощной грядой торосов. Два четырехмоторных самолета. Пять палаток. Метеобудка. Радиостанция в домике из снежных кирпичей с крышей из кусков тормозного парашюта, две радиомачты, антенна. Снежная кухня. Снежные склады. Между объектами лагеря в снегу уже протоптаны тропинки. Население поселка после прибытия нашего самолета составляет двадцать человек.

Вручаю Иванову запасной умформер для его радиостанции. Он очень ждал его и несется с ним к самолету. Через пару часов его радиостанция вполне работоспособна и выходит в эфир.

* * *

Делим с Ивановым сутки пополам: двенадцать часов (почти без перерывов) тахтит моторчик агрегата автономного питания радиостанции самолета Водопьянова, двенадцать часов — Молокова. На льду у каждого самолета выросло по радиомачте. Вместе с радиостанцией Кренкеля все это напоминает своеобразный радиоцентр. Он очень необходим сейчас, этот радиоцентр: количество передаваемых и принимаемых нами телеграмм растет с каждым часом. Наши неизменные корреспонденты — Рудольф и Диксон — постоянно в эфире.

Устанавливаем связь с самолетом Алексеева. Всеобщая радость! Товарищи находятся в семи километрах от полюса. Самолет в порядке. Готовятся перелететь к нам. Всех очень беспокоит отсутствие связи с самолетом Мазурука.

Товарищи подробно рассказывают нам, как проходил полет флагманского самолета на полюс. Оказывается, будь механики менее квалифицированны и бдительны, мог выйти из строя один из моторов: появилась течь в системе охлаждения. Сажать самолет для ремонта, не выполнив задачу? Но разве так просто вновь дожидаться погоды? Ведь, на худой конец, можно лететь и на трех моторах! И такое решение Водопьянов и Шмидт приняли. А в это время механики во главе с Флегонтом Ивановичем Бассейном прорубили обшивку крыла, подобрались к фланцу радиатора и

увидели трещину, из которой сочилась охлаждающая жидкость. Меняясь, начали прикладывать к трещине тряпки и, когда они пропитывались жидкостью, отжимали ее в ведро и перекачивали обратно — в мотор. Простая вроде бы работа, но выполнять ее пришлось голыми руками, высовывая их наружу, где свирепствовал морозный воздушный поток. Итог: три пары обмороженных и обожженных горячей жидкостью надежных рабочих рук вместе с руками летчиков помогли самолету долететь до полюса на всех четырех моторах.

Папанинцы с помощью механиков самолетов собирают и устанавливают ветряк. Вскоре он начнет давать бесплатную энергию для бытовых и технических нужд, чему от души радуется Кренкель: ему надоело возиться с хлопотливой и шумной зарядкой аккумуляторов от бензино-электрического агрегата.

* * *

Радиостанция на полюсе. В снежном домике два отсека: «аппаратная» и «машинный зал». В первом, на снежном столе, наш, ленинградский, «Дрейф». И я вспоминаю его творцов. Главный инженер проекта Володя Доброжанский, разработчики Андрюша Ковалев, Федя Гаухман, Николай Иванович Аухтун. Конструкторы Маша Забелина, Тося Шеремет и Алеша Ражев. Технологи Женя Иванов и Павел Товпенец. Механики Толя Киселев, Алеша Кирсанов и Саша Захаров. Монтажник Виктор Дзерваловский...

По вашим идеям, схемам и чертежам сделан «Дрейф», вашими золотыми руками надежно собраны и смонтированы основные и резервные аппараты. Вами они и испытаны. Никто из вас, названных, и ваших товарищей (всех назвать просто невозможно) ничего не забыл сделать, ничего не сделал на авось, не упустил ничего из того, что на первый взгляд казалось мелочью, не заслуживающей внимания. И вот ваш «Дрейф» на полюсе! Ровно гудит умформер. Бегают стрелки измерительных приборов. Негромко стучит телеграфный ключ. На ключе работает Кренкель. В меховом комбинезоне и кухлянке с откинутым капюшоном. В огромных фетровых валенках с галошами.

Интереснейшей судьбы человек...

Далекое детство: заплатанные штаны, футбол, Джек Лондон, гимназия и мечты о путешествиях. Первая мировая война. Семья нуждается, отец — учитель. Эрнст на каникулах упаковывает посылки. Расклеивает на стенах московских домов объявления, плакаты, афиши.

Частная мастерская, темная и грязная: ремонт примусов, кастрюль и детских колясок. Курсы радиотелеграфистов.

На седьмом году Советской власти — первая зимовка на Новой Земле. Армия — радиотелеграфный батальон.

Вторая зимовка на Новой Земле. Арктический рейс на гидрографическом судне. Зимовка в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа и связь оттуда на коротких волнах с американской экспедицией, находящейся в Антарктике.

Полет на дирижабле над арктическими морями и островами.

Участие в походе ледокольного парохода «Сибиряков», первого советского судна, прошедшего по Северному морскому пути в одну навигацию. И первая правительственная награда — орден Трудового Красного Знамени.

«Челюскин». В трагический момент гибели парохода из-под руки мужественного старшего радиста Кренкеля не вырвались сигналы бедствия — наверное, не много таких случаев знает история. Крепко верил Кренкель, верили начальник экспедиции Шмидт и капитан Воронин — люди, которые могли приказать радисту передать сигнал

бедствия, — что в Советской стране помощь ста четырем человекам, оказавшимся вдалеке от берега на дрейфующих льдах, придет и без сигналов бедствия! Верили. И не ошиблись.

За участие в этой экспедиции Кренкель награждается орденом Красной Звезды.

И снова зимовка, на этот раз на Северной Земле.

Пройдет время, и станет Кренкель Героем Советского Союза, Депутатом советского парламента. Доктором географических наук. Но это придет позже. А сейчас он сидит за снежным столом, на котором стоит «Дрейф». Неуловимые для непосвященного признаки говорят о том, что он уже привык к радиостанции, сроднился с ней. Например, быстрый, почти автоматический, перенос руки с переключателя «Прием — Передача» на рукоятку настройки приемника...

Да, наш «Дрейф» в надежных руках!

* * *

В лагере оживление: поднялся и летит к нам самолет Алексеева. Вот он показался. Делает круг над аэродромом. Мастерская посадка. Снова объятия, поцелуи, рукопожатия. Впрочем, эмоций уже меньше: посадки советских самолетов в районе полюса становятся обычным делом!

У самолета коренастая фигура Папанина: ему нужен дом для дрейфующей станции, который в разобранном виде привез Алексеев. Дом — каркас из дюралевых труб, обтянутый хорошо поглощающим солнечные лучи темным брезентовым чехлом (для сурового зимнего времени есть еще чехол — из гагачьего пуха), — в чрезвычайно короткое время вырастает в центре поселка, на давно отведенном для него месте. На доме надпись большими буквами: «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути». Вход в него через снежный тамбур, построенный еще задолго до прилета Алексеева.

Молоков вылетает на поиски самолета Мазурука, с которым все еще нет связи. Летаем около часа, но безрезультатно. Уже на посадке в лагере, когда была выбрана почти вся антенна, я услышал работу радиостанции пропавшего самолета, но она внезапно прервалась. Однако все повеселели.

В лагере круглые сутки кипит работа. Регулярно ведутся метеонаблюдения. Определяются координаты льдины. Начаты магнитные и гравитационные измерения. Сделано несколько гидрологических и гидробиологических станций. Механики, штурманы и летчики вновь тщательно проверяют самолеты и все, что на них установлено.

Наш быт. Питание — отличное. Обеды из концентратов. Появляется время не только для сна, но и просто для отдыха. Регулярно слушаем последние известия и концерты из Москвы. Играем в шашки, шахматы, домино. Заводим патефон. На ночлег устраиваемся кто в палатках, кто в кабинах самолетов, а самые отъявленные любители экзотики раскладывают спальные мешки в крыльях самолетов на баках с бензином, предварительно дав клятву механикам, что курить не будут...

Папанинцы благоустраивают с помощью нас всех свой лагерь. Как удачно все же подобран этот небольшой коллектив! Они хорошо дополняют друг друга: чрезвычайно подвижный Папанин, молчаливый Кренкель, приветливо улыбающийся Ширшов и сосредоточенный Федоров. Работают слаженно и быстро, в основном молча. Иногда Папанин, поднимая тяжелый бидон с продовольствием, отпустит веселое словечко или расскажет короткую, но обязательно смешную историю — разрядка. Но сколько в каждом из них желания понять: чем можно и нужно сейчас помочь товарищу...

* * *

Наконец-то устанавливается связь с самолетом Мазурука. Сначала через Диксон, затем непосредственная. Выясняется, что находится самолет на льдине, примерно в 100 километрах от нас. «Аэродром» очень плохой. Готовят его для взлета, затрачивая огромные усилия. Надо было, конечно, трем самолетам собраться в воздухе вблизи Рудольфа и *всем вместе* лететь на полюс. Но, к сожалению, так не получилось.

Мазурук сообщает, что площадка подготовлена, погода отличная и он вылетает к нам.

Выкладываем огромный дымный костер. Наводим самолет на лагерь по радио и вскоре видим его. Традиционный круг. Блестящая посадка. Приветствуем товарищей. Видно, что нелегко пришлось им в пути — устали, осунулись, — но все на подъеме.

И снова у самолета неутомимый Иван Дмитриевич Папанин: Мазурук привез гидрологическую лебедку и... пятого члена дрейфующей зимовки — пса по кличке Веселый.

Почему же так долго не отвечал на вызовы самолет Мазурука? Почему потом связь была неустойчивой? Обязанности бортрадиста «по совместительству» были возложены на штурмана. Но, предельно загруженный в полете основной работой, должного внимания радиосвязи штурман уделять не мог. После посадки на льдину на него обрушился «ураган радионеприятностей»: отказывал средневолновый передатчик, неустойчивым было прохождение коротких волн, разряжались аккумуляторы, неоднократно обрывался приводной ремень бензино-электрического агрегата, питающего радиостанцию. К счастью, все это уже позади.

* * *

Официальное открытие научной дрейфующей станции. Короткий митинг. Взволнованно выступают руководители экспедиции, летчики и остающиеся на льдине товарищи. Не готовились они к этим выступлениям, не писали конспектов своих речей. А сказали от души, что думали, и запомнились эти выступления на всю жизнь!

Разрывают воздух залпы ружейного салюта. Вздвигается на мачте государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик. Летит в эфир телеграмма, адресованная руководителям партии и правительства.

«6 ИЮНЯ УСТРОЙСТВО НАУЧНОЙ СТАНЦИИ НА ДРЕЙФУЮЩЕЙ ПОЛЯРНОЙ ЛЬДИНЕ ЗАКОНЧЕНО. СТАНЦИЯ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫТА... НАУЧНЫЕ РАБОТЫ РАЗВЕРНУТЫ ПОЛНОСТЬЮ ПО ПРОГРАММЕ. ЗИМОВЩИКИ ОСТАЮТСЯ ПРЕКРАСНО СНАБЖЕННЫЕ НА УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ... САМОЛЕТЫ ВЫЛЕТАЮТ В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ. МЫ ЗНАЕМ ТРУДНОСТИ ЭТОГО ПУТИ, НО ГЛАВНОЕ УЖЕ СДЕЛАНО: ЧЕТЫРЕ СОВЕТСКИХ САМОЛЕТА ПРОЛЕТЕЛИ ОТ МОСКВЫ ДО ОСТРОВА РУДОЛЬФА, А ОТТУДА ЧЕРЕЗ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН ДО ПОЛЮСА. ВСЕ ЧЕТЫРЕ САМОЛЕТА ПРОШЛИ ТОЧНО НАД ПОЛЮСОМ, ЗАТЕМ СОВЕРШИЛИ ПОСАДКУ НА ЛЬДИНЫ, СОБРАЛИСЬ ВМЕСТЕ, ОСНОВАЛИ И ОБОРУДОВАЛИ НАУЧНУЮ СТАНЦИЮ У ПОЛЮСА. НЕ БЫЛО НИ ОДНОЙ АВАРИИ, НИ ОДНОЙ ПОЛОМКИ В ПУТИ. ВСЕ ЛЮДИ ЗДОРОВЫ. САМОЛЕТЫ, МОТОРЫ, ВСЕ ОБОРУДОВАНИЕ — СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА. ВПЕРВЫЕ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ ПРОВЕДЕНА ОПЕРАЦИЯ ТАКОГО МАСШТАБА, ДАЮЩАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ВСЕСТОРОННЕ ИЗУЧИТЬ ЦЕНТР АРКТИКИ, О ЧЕМ ДАВНО МЕЧТАЛИ ЛУЧШИЕ УЧЕНЫЕ. ЭТО ОКАЗАЛОСЬ ПОСИЛЬНЫМ ТОЛЬКО ДЛЯ СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА. РАПОРТУЕМ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, ВОСПИТАВШЕЙ НАС, И ПРАВИТЕЛЬСТВУ НАШЕЙ ДОРОГОЙ РОДИНЫ О ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЯ. МЫ БЕСКОНЕЧНО СЧАСТЛИВЫ, ЧТО МЫ — СЫНЫ

СТРАНЫ СОЦИАЛИЗМА, ИДУЩЕЙ ОТ ПОБЕДЫ К ПОБЕДЕ... МЫ СЧАСТЛИВЫ, ЧТО НАМ БЫЛО ПОРУЧЕНО ДОБЫТЬ ЕЩЕ ОДНУ ПОБЕДУ И ЧТО ЭТО ПОРУЧЕНИЕ МЫ ВЫПОЛНИЛИ».

Завершаются сборы воздушной эскадры в обратный путь. День отлета. Снова Кренкель берет меня, теперь уже за шнурок капюшона кухлянки, слегка дергает его, говорит: «Слушай-ка...» — и начинает задавать свои вопросы. А я стараюсь отвечать на них покороче и потолковее.

Прощаемся с остающимися товарищами. Это не просто: крепко сдружили нас с ними месяцы совместной работы в условиях, которые не всегда были легкими. Мы знаем, как трудно будет им на льдине, особенно в долгую полярную ночь, и с трудом скрываем тревогу. Но что поделаешь: такая у них *работа*.

Погода испортилась: низкая облачность, сильный ветер. Разбегаемся по самолетам. Одна за другой взлетают огромные дюралевые птицы и тянут к югу, к теплу, навстречу птицам живым, которые в это время летят на север...

Пробиваем облачность. Наверху — солнце и синее небо. По восемьдесят девятой параллели доходим до меридиана Рудольфа и вдоль него идем на базу. Перед отлетом со льдины выяснилось, что всем четырем самолетам до Рудольфа не добраться, не хватит бензина — сказались ожидание у кромки облачности при полете на полюс, промежуточные посадки Мазурука и Алексеева в районе полюса, полет Молокова на поиски Мазурука, да и папанинцам потребовалось оставить бензин сверх предусмотренного количества. Тогда было принято решение: машины Водопьянова и Молокова заправить полностью, на весь путь до Рудольфа, а Алексеева и Мазурука — чтобы хватило до восемьдесят пятого градуса, куда им потом разведчик подбросит бензин.

Вот и восемьдесят пятая параллель. Но облачность, идя на посадку, начинает пробивать лишь самолет Алексеева. Мазурук продолжает полет — произошла ошибка в расчетах и бензина до Рудольфа у него должно хватить.

Где-то под нами, под облачностью, сидит на льдине Р-5, мы аккуратно получаем от него метеосводки. Отлично слышен радиомаяк Рудольфа.

Погода на Рудольфе неустойчивая: на купол периодически наползает туман. Неужели Арктика опять попытается сыграть с нами злую шутку? Нет, сквозь разрывы в облаках видим аэродром! Один за другим совершают посадку четырехмоторные гиганты. Мы снова дома...

Красные крылья над Арктикой

Дома... На смену умыванию снегом пришла жаркая баня. Торопливый, на корточках, при двадцатиградусном морозе, «прием пищи» из концентратов, которую готовили по очереди незадачливые кулинары-самоучки, сменился прекрасно приготовленными завтраками, обедами и ужинами в теплой кают-компании. Койка с белоснежным хрустящим бельем в теплой комнате заменила «прохладный» спальный мешок. И мы с наслаждением пользуемся этими маленькими радостями жизни, без особого сожаления вспоминая, что снег-то был все же полюсный и пища готовилась — на полюсе, и спальный мешок был разостлан в самолете, находящемся — тоже на полюсе.

Впрочем, мы знаем, что пройдет очень немного времени и от изнеживающего тепла, от изысканных блюд и накрахмаленного белья нас снова потянет к новому, неизведанному и, может быть, нелегкому и в этом смысле мы не будем так уж здорово отличаться от большинства наших соотечественников, строителей первых советских пятилеток...

На льдину к Алексееву вылетает самолет Головина: везет горючее. Вскоре оба возвращаются.

Экспедиция готова к отлету в Москву. Но нет погоды — снова и в который раз! А аэродром раскисает с каждым днем все больше. В Амдерме, где самолеты должны сменить лыжи на колеса, снега становится все меньше. Еще день-два — и экспедиция надолго застрянет на Рудольфе.

Но вот наступает 15 июня. Прощаемся с экипажами трех четырехмоторных кораблей и разведчика, со Шмидтом, Шевелевым, Дзержевским, корреспондентами газет Бронтманом и Виленским и кинооператором Трояновским. Самолет Мазурука остается на Рудольфе для оказания папанинцам помощи при необходимости. Остаюсь и я для выполнения своей основной задачи — вместе с коллективом связистов базы обеспечивать надежную радиосвязь с дрейфующей радиостанцией.

Один за другим взлетают самолеты и берут курс на юг. И вот мы их уже не видим. Но долго еще не расходимся и смотрим вслед улетевшим товарищам...

Через несколько часов с радостью принимаем сообщение о благополучной посадке самолетов в Амдерме, а 25 июня — сообщение о посадке в Москве и торжественной встрече участников воздушной экспедиции. Мы, признаться, немного завидовали нашим товарищам, потому что встречали их, как позднее встречали первых космонавтов...

Непривычно, тихо и пустынно становится на Рудольфе. Но ощущается это недолго, потому что продолжается на базе размеренная, подчиненная определенному распорядку жизнь — такая же, как на всех полярных станциях.

Ведется научная работа. Механики ремонтируют транспорт. Поселок прибирается и благоустраивается, ремонтируются постройки. Экипаж Мазурука ездит на аэродром, очищает машину от снега и льда, держит самолет в полной готовности. Радисты держат связь с дрейфующей станцией и Диксоном, а через него — с Большой Землей.

* * *

Диксон. В 1915 году тут была построена небольшая по нынешним понятиям радиостанция. До поры до времени она вполне отвечала своему назначению.

Однако пришло время, когда в арктическом эфире появились сигналы многочисленных новых радиостанций: началось освоение Северного морского пути. Масштаб работ, ведущихся во имя этой важной народнохозяйственной задачи, нарастал с каждым годом, и наступил момент, когда небольшая радиостанция уже не могла справляться с обработкой растущего, как снежный ком, потока информации. И тогда...

В августе 1934 года почти одновременно к острову подошли лесовоз из Архангельска и буксир с баржей из Игарки. Они везли оборудование для радиоцентра и электростанций, заранее заготовленные детали для сборки жилых домов, технических зданий и радиомачт, уголь, горючее для двигателей, продовольствие. Сошли на берег озабоченные, в основном молодые и хорошо знающие свое дело люди, перед которыми стояла задача даже по нынешним понятиям нелегкая — за пять месяцев построить вполне современный радиоцентр.

Людей было немного. Возглавлялся коллектив строителей Василием Ходовым, участником озаренного сиянием подвига научного штурма Северной Земли в 1930—1932 годах, и Владимиром Доброжанским, разработчиком аппаратуры радиоцентра.

Трудности... Они были. Штормовое море. Выброшенная штормом на камни и полузатонувшая баржа, а на ней почти вся радиоаппаратура. Аврал: спасение драгоценного груза, разборка, сушка и восстановление всех приборов, побывавших в морской воде. Изнурительные земляные работы. Сборка шестидесятиметровых мачт — в полярную ночь, в беседке, на большой высоте, когда даже работавших на земле,

казалось, насквозь пронизывал ледяной ветер. Строительство по проекту, разработанному в основном... самими строителями.

Отделить проектную работу от работ по созданию объекта — на это просто не было времени. И вряд ли кто-нибудь скажет, что это было легко в тех условиях. Не было на острове теплого, просторного зала со стройными рядами кульманов и лампами дневного света. Не было уютных кабинетов с тишиной, располагающей к интеллектуальному труду. И специального штата проектировщиков не было. После работы, считавшейся основной, радисты, электрики, мачтмейстер, механики превращались в конструкторов, чертежников, вычислителей. Собирались в небольшой комнате, до предела насыщенной табачным дымом и огнем жарких дискуссий, в ходе которых — чего греха таить — можно было услышать и крепкие словечко.

Подошел установленный срок — и бросила гордый взгляд на стоящих внизу людей первая радиомачта. Включены на нагрузку первые агрегаты электростанций. Пущены в эксплуатацию первый передатчик и первое приемное устройство. Установлена первая прямая связь с Москвой. И телефонный передатчик, носящий такое же, как и остров, имя, впервые послал в эфир гордые слова: «Внимание! Говорит первый полярный радиопередатчик на острове Диксон!» И эти слова долетели не только до полярных станций Западной Арктики, но и до далекого Ленинграда, где их, затаив дыхание и смахивая непрошенные слезы радости и тоски по родным людям, слушали семьи строителей радиопередатчика. А неподалеку, на побережье материка, рос в это время сосед радиопередатчика — морской порт.

...В 1944—1946 годах мне довелось работать на Диксоне. Глубокий след оставили в моей памяти эти годы. Бережно хранит память образы великолепных людей, с которыми пришлось там работать и встречаться.

Валентин Игнатченко. Высокий, худой, черноволосый, с доброй, белозубой улыбкой, не изменявшей ему даже в минуты предельной усталости. Человек высокой моральной чистоты, которого любили на острове все. Блестящий радист. Позднее — руководитель коллектива радиопередатчика. Руководитель умный, чуткий, заботливый, никогда не принимавший волевых, опрометчивых решений, уважавший людей, умевший их слушать. На Диксоне он проработал двадцать два года. Высшим орденом страны отмечен его труд. Горько думать, что так рано ушел он из жизни.

Синоптики высокого класса, «асы» своего дела, Вячеслав Фролов и Никита Шадилло. Как часто — точно в указанное ими время — рассеивался туман, густой пеленой закрывающий остров, и самолеты, летящие к нему, уверенно совершали благополучные посадки. Большой скромностью, тактом, доброжелательным отношением к людям отличались оба. Один из них — Фролов — стал позднее руководителем Арктического научно-исследовательского института.

Способная ученица и помощница Фролова — Евдокия Павловна Карбовская. Была она молода, поэтому звали ее просто Дусей. Красавица и лихая плясунья. Послушать, как поет Дуся, и посмотреть, как танцует, приходило много людей из команд транспортов, ледоколов и экипажей самолетов, людей подчас незнакомых — слава о Дусе шла по всей Арктике.

Главный инженер радиопередатчика Борис Богословский. Получил тяжелое ранение на Ленинградском фронте, но не сломался — те, кто работал с ним на Диксоне, помнят его всегдашнюю приветливость, склонность к юмору и, что самое главное, — постоянную самоотверженную готовность включиться в любую работу, включиться не только умом, но и руками — «пустяков», «черновых» дел для него не существовало.

Главный механик Виктор Клоков. Сосредоточенный, даже несколько мрачноватый. Великий умелец: кто забудет, как он, скороговоркой обругав лишь мировую систему империализма, изготовил уникальный для диксонских условий

инструмент и спас жизнь импортного дизеля (и радиоцентра!), казалось бы, вышедшего из строя, не наработав и сотой доли своего ресурса.

Люда Шрадер... Во время варварского налета на остров фашистского крейсера «Адмирал Шеер» в августе сорок второго была разбита шестидесятиметровая мачта и выведена из строя электростанция радиоцентра. Перестала поступать энергия для питания основных передатчиков, и радисты включили резервные аппараты. И когда были переданы по назначению все служебные радиogramмы, в паузе между разрывами снарядов прозвучал вопрос Люды, обращенный к начальнику смены: «Валентин Игнатьевич, «частник» передавать будем?» («Частник» — личные телеграммы. — *Н. С.*). Этот будничный вопрос, резко контрастировавший с обстановкой, лучше всего свидетельствовал о мужестве радистки и ее товарищей, о готовности их выполнить свой долг при любых обстоятельствах! Наверное, такой же спокойной и уверенной в себе была Люда и в Уэлене, на берегу Чукотского моря, в 1934 году, когда держала великой ответственности радиосвязь с челюскинцами, находившимися на дрейфующих льдах...

Бывалый полярник, актинометрист Виктор Иванович Сокольский. Человек, обладавший поистине энциклопедическими познаниями. Всегда был спокоен и светился доброй улыбкой. Любил и умел заваривать вкусный, черный, как деготь, чай и вести неторопливый разговор, время от времени задавая ему «космический крен», — посещение космоса советскими людьми было, по мнению Виктора Ивановича, не за горами.

Давид Гольдгубер. Радист высочайшей квалификации и руководитель коллектива приемной станции. Когда выпадали свободные минуты, он садился к пианино и начинались танцы. Суровый оттенок военного времени носило это веселье. И не только потому, что не сверкали белизной и не были накрахмалены рубашки мужчин, в простеньких платьях были женщины, а кое-кто из них и в ватных брюках, что летом танцевали в высоких сапогах, а зимой — в валенках... А когда замирал мотив последнего танца, Гольдгубер начинал импровизировать. Трогательно на выдавшем виды инструменте звучали мотивы из старинных русских и цыганских романсов и песен. Из вальсов Штрауса и песен времен гражданской войны. И песен, родившихся уже в эту войну. И высветлялись лица людей, разглаживались морщины...

Клава Астахова, Саша Соловов. Очень молодые, доверчивые, но деловые — они уверенно «наступали на пятки» радистам старшего поколения.

...Мне рассказали (я был в командировке), как пришел на Диксон День Победы. Светившиеся счастьем люди собрались в неизменной кают-компании. Подняли бокалы с разведенным вишневым экстрактом — ничего более подходящего случаю не было. Обнялись — поздравили друг друга с Великим Праздником и разошлись — вахта на скалистом острове в Карском море продолжалась...

Продолжается она и сейчас, мирная вахта, на этом небольшом острове. Зимой тут царство ночи и полярных сияний, снега и льда, морозов, пурги и жестоких иногда штормов. Летом остров преображается. От берегов отступает лед. Под нежарким солнцем тает и сходит снег — сначала на высоких местах. Бреющим полетом на север тянут караваны гусей. В бухтах то и дело показываются головки любопытных нерп. По острову деловито снуют лемминги. Среди мха вырастают нежные полярные маки. И если уж очень теплое выдалось лето, в разгар его появляются комары и, как и положено им, досаждают людям...

* * *

Всего лишь два дня проходит после отлета воздушной экспедиции — и вновь всех взволновавшее событие: из Москвы в Америку через Северный полюс летят В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков!

Радисты многих, если не всех, полярных станций, Кренкель на полюсе и мы с Богдановым здесь, на Рудольфе, замерли у приемников. Замелькали в эфире краткие сообщения о местонахождении и обстановке, передаваемые с борта самолета штурманом Беляковым. В установленное Москвой время включаем радиомаяк.

Наши летчики помогают нам представить себе машину, на которой летит тройка смельчаков, — это одномоторный АНТ-25 с полетным весом около одиннадцати тонн. Самолет побывал в 1936 году на Международной авиационной выставке в Париже, после того как Чкалов, Байдуков и Беляков совершили на нем блестящий беспосадочный перелет по маршруту Москва — остров Удд, покрыв 9374 километра за 56 часов 20 минут. Трудным был этот полет. Но и сейчас им не легче.

Встреча с циклоном над Баренцевым морем. Слепой полет в облаках. Обледенение. Во что бы то ни стало нужно пробиться наверх к солнцу! И они пробиваются! Идут к полюсу относительной недоступности и проходят над ним. И снова на пути встает циклон. Три часа длится схватка с ним, снова слепой полет, снова обледенение и опять солнце! Третий циклон — на этот раз его обходят.

63 часа 25 минут в воздухе. Пройдено свыше десяти тысяч километров. И наконец — посадка близ Портленда, на американской земле. Воздушный путь из Москвы в США через Северный полюс проложен!

Радиомаяк давно выключен. Прекращаем наблюдение на волнах самолета. Некоторое время мы с Богдановым молча смотрим друг на друга: ощущаем величие совершившегося подвига, но словами эти чувства выразить трудно. Просто крепко жмем друг другу руки, и почти одновременно у обоих вырывается: «Молодцы!».

Мы жалеем, что Чкалов не прошел над Рудольфом. Обидно, что и район дрейфующей станции в момент его пролета был закрыт сплошной облачностью: Чкалов не видел станцию и папанинцы не видели самолета. Их надежда, что Чкалов сбросит газеты и письма из дому, — не сбылась. Но они слышали мотор чкаловского самолета, а в их ледовом одиночестве и это уже немало...

* * *

К Рудольфу подходит ледокол «Садко» с грузами для базы. На нем возвращаются Мазурук и Аккуратов со своим многострадальным У-2, вылетевшие несколько дней назад с базы на ледовую разведку для «Садко».

Объявляется аврал — начинается выгрузка. Получаем почту, и на следующий день организуем для папанинцев передачи по радиотелефону материалов из газет, доставленных ледоколом. Пользуемся для этого двадцативаттным средневолновым передатчиком, который на дрейфующей станции слышен хорошо.

Через три дня «Садко» берет курс на юг. На нем уплывают наши диковые друзья — заметно повзрослевшие за это время Мишка и Машка. Путь им предстоит далекий — в московский зоопарк. Трогательная сцена прощания неожиданно принимает бурный характер: медвежата не хотят добровольно покидать остров, который не без оснований считают родным домом...

И снова продолжается размеренная жизнь. Каждый занят своей работой и поглощен ею. Но рядом с мыслями о работе, о Большой Земле, о родных и близких людях у каждого постоянная мысль о папанинцах. Не было случая, чтобы сменившегося с вахты радиста не забросали вопросами: что нового на льдине, как там наши, какое у них настроение, как здоровье, погода, как ведет себя льдина? «Болеют»

за них все обитатели Рудольфа во главе с Яковом Соломоновичем Либиным и экипаж дежурного самолета вместе со своим командиром. Мы рассказываем товарищам все, что знаем сами, надеясь, что история простит нам нарушение тайны служебной переписки. Далеко не всегда наша информация их успокаивает: очень трудна жизнь на льдине.

Полярное лето. Бурное таяние снега и льда. На льдине озеро: толстый слой надледной воды. Сырость везде: и на «улице», и в жилой палатке. Одежда часто мокра насквозь, спальные мешки — тоже. Сушиться негде. Последствия сырости — ревматические боли в суставах.

Вода подступает к складам с имуществом и продовольствием. Тонны груза переносят на новое, относительно сухое, место четыре человека: многочисленных добровольных помощников уже нет — воздушная экспедиция улетела.

А научная работа идет своим чередом. Гидрологические станции на больших глубинах. Лебедку, выбирающую трос, крутят по двое. Каждая пара выбирает триста метров троса (больше нельзя, нужно экономить силы!) и уступает место другой. И так четыре изнуряющих часа, чтобы выбрать трос с глубины 4000 метров.

Метеонаблюдения, магнитные и гравитационные измерения, регистрация скорости дрейфа, астрономические определения... И почти все это — при любой погоде, в сырой одежде, опухшими от воды и холода руками.

Ремонт приборов и хозяйственного инвентаря — тоже непростое в таких условиях дело.

А нужно ведь еще и обработать результаты научных наблюдений. Нужно приготовить пищу: это тоже требует немало времени. А когда закончен долгий — часов в шестнадцать — семнадцать — рабочий день, надо найти время, чтобы ответить на многочисленные приветственные телеграммы, написать корреспонденции в газеты, а перед тем, как окончательно сморит сон, обязательно послушать последние известия...

Беспокоит нас всех и то, что сейчас, в разгар арктического лета, дежурный самолет ее сможет совершить посадку у папанинцев, даже если это вдруг окажется совершенно необходимым, — раскис их аэродром, кругом озеро надледной воды.

Какое же у них настроение, у папанинцев?

Два барометра их настроения имеется у нас на Рудольфе.

Их переписка, которая сейчас, летом, вся проходит через нас. Научные отчеты о проделанной работе. (Немногословны, суховаты — специальная терминология, в них нет места эмоциям). Корреспонденции в газеты. (Здесь появляются эмоции, но нет, естественно, жалоб на трудности быта и работы, есть уверенность в благополучном исходе экспедиции). Телеграммы родным и близким людям. (Проникнуты неизмеримой любовью и заботой о них. Вроде бы даже так получается, что папанинцы находятся в Москве, а их близкие, о которых нужно тревожиться и заботиться, — на дрейфующей льдине. Ни намек на трудности — как в телеграммах из санатория на южном берегу Крыма.)

Второй же барометр настроения — Кренкель. Он неофициально держит нас, радистов, людей одной с ним профессии, в курсе многих событий на льдине. Делает это очень лаконично — он по-прежнему противник беспредметного «радиотрепа», — но разве можно отказать друзьям в коротком репортаже из центра Арктики?

На дрейфующей станции интенсивное таяние снега и льда, идут дожди. Передвигаться трудно. Каждый шаг поднимает фонтаны брызг. «Мы работаем,— говорит Кренкель,—с тайной надеждой, что вода не подымется выше пояса».

«Давно перестали узнавать друг друга в лицо»,—сообщает Эрнст Теодорович, и мы понимаем, что это — следствие отсутствия бани и «умывания» снегом.

Папанинский спирт для технических нужд остался на базе — забыли. Наш врач, узнав, что четверка обожгла руки ледяной водой, рекомендует обтирание мыльным спиртом. Кренкель комментирует телеграмму врача: «К сожалению, всякий спирт, даже мыльный, будучи обнаружен на льдине, пойдет для заготовки впрок в научных целях плавающего под нами планктона».

«Делаем физзарядку на родном Гринвиче», — отстукивает Кренкель, и мы догадываемся, что полярники снова берут изнурительную гидрологическую станцию на нулевом меридиане.

Предельно сжатая неофициальная информация, которую регулярно дает радист, помогает нам на базе лучше понять обстановку на дрейфующей станции и настроение папанинцев, и мы ему за это благодарны. И мы радуемся, когда Кренкель сообщает, что их посещают медведи, что в полынье, рядом со станцией, плавает лахтак и иногда они видят птиц: чашек и пуночек. Это вносит некоторое разнообразие в их до предела заполненную работой жизнь. И в нашу тоже.

Папанинцы. Кто первым назвал их так — неизвестно. Да и неважно. Важно другое: все советские люди теперь с любовью называют их так. Папанин — эта фамилия достойна оказанной чести. Потомственный моряк. Матрос русского флота. Активный участник гражданской войны, проявивший большую личную храбрость и отвагу. Член Реввоенсовета Крымской повстанческой армии. Работник Крымской ЧК. Коммунист.

Добрым словом вспоминают Ивана Дмитриевича те, кто работал с ним на полярных станциях... Честен в большом и малом. Никогда не скажет неместное за спиной у человека — только в глаза. Не брезгует шуткой и соленым словечком. Последнее применяет умело, так, что оно всегда поднимает настроение и никого не обижает. Не гнушается самой черной работой...

Связь с дрейфующей станцией. Сейчас, в летние месяцы, она надежна, как хорошие часы. Дисциплина связи высокая.

С Кренкелем договорились раз и навсегда — мы вызываем, он отвечает: это позволяет в известной мере экономить энергию аккумуляторов на льдине. Я не помню случая, чтобы Эрнст Теодорович не ответил на первый же наш, как правило, очень короткий вызов или не явился бы вообще в установленный срок связи.

Связь ведется телеграфом. Скоростью обмена не злоупотребляем: как прием, так и передачу Кренкелю приходится вести в необычных условиях, а нередко — замерзшими руками, и мы об этом всегда помним. Зато нет перебоев, повторений, и от каждого сеанса связи остается чувство удовлетворения, как от хорошо выполненной работы.

Иногда вместо Кренкеля связь с базой и передачу метеосводок проводит его дублер — Федоров. Мы понимаем, что не избыток свободного времени, а необходимость заставляет магнитолога-астронома садиться за радиостанцию. Поэтому, резко снизив скорость передачи, превращаемся в терпеливых инструкторов, со всей серьезностью относящихся к этим настойчивым и, прямо скажем, небезуспешным попыткам ученого освоить хотя бы азы новой для него и очень дефицитной в условиях дрейфующей станции профессии.

Нам хотелось бы послушать голоса папанинцев, а им — поговорить с нами. Но, к сожалению, они могут нас слышать, а мы их — нет. Передатчики «Дрейфа» позволяют работать только телеграфом. Телефонию мы не предусмотрели, так как старались всемерно упростить аппаратуру, чтобы выше была ее надежность. Но сейчас начинает казаться, что упрощение до такой степени было неправильным: телефонная радиостанция была бы доступной для всех на льдине, а не только для знающих

телеграфную азбуку. Кренкель хорошо понимает это и пытается наладить телефонию, но в условиях первой дрейфующей зимовки это трудно, почти невозможно.

* * *

Наш досуг на Рудольфе. Во-первых, это чтение — на базе большая и хорошо, с любовью и знанием дела подобранная библиотека. Во-вторых, охота: нас иногда посещают медведи, а в разводьях и на морском льду часто можно увидеть нерпу. В поисках медведей иногда принимает участие и авиация — все тот же старенький У-2; он же препятствует обнаруженному зверю уйти от преследования в ледяные дебри. Охота на медведя не всегда доводится до логического конца. Иногда насмерть перепуганный властелин Арктики со всех ног удирает от преследующих его людей, обильно поливая экскрементами девственно чистый снег...

Выбрав хорошую погоду, мы с механиком и парторгом базы Сергеем Воиновым или техником радиомаяка Васей Бобковым тоже берем винтовки и идем на охоту. Выглядит эта охота несколько своеобразно. Выбираем тихий, безветренный уголок в скалах, где сильно греет солнце, а точнее — нет ветра, садимся, закуриваем и ведем неторопливую беседу, наслаждаясь теплом, прислушиваясь к тишине, любуясь голубым небом, причудливыми нагромождениями торосов в море и игрой то и дело показывающихся в соседней полынье нерп — существ с огромными, черными, загадочными глазами, и совсем забыв, что час или два назад мы собирались у кого-то из них отнять жизнь...

Не последнее место в нашем досуге занимает слушание радиовещательных передач и в первую очередь, конечно, «Последних известий»: московские дикторы часто говорят о папанинцах и в их изложении известные нам и вроде бы уже привычные события на дрейфующей станции приобретают более глубокий смысл. Это позволяет лучше понять и оценить величие подвига, который ежедневно, ежечасно свершается на льдине двумя молодыми учеными и радистом — теперь уже кавалерами ордена Ленина и бывшим матросом русского флота — теперь уже Героем Советского Союза.

Мой любимый досуг на Рудольфе — путешествия в эфире на любительских диапазонах.

Я иду в домик радиомаяка, он находится поодаль от поселка. Тут сосредоточены передатчики, разработанные и построенные Ленинградской радиолaborаторией. В аппаратной на столе стоит небольшой, размером с коробку из-под ботинок, самодельный передатчик. Я сделал его в Ленинграде перед выездом в экспедицию, за несколько вечеров. Рядом приемник. Мощность передатчика невелика, потребляет он не больше настольной лампочки. Включаю приемник, настраиваю его на двадцатиметровый любительский диапазон, и оказываюсь в необыкновенном, сказочном мире...

Как и на волнах, отведенных для служебной радиосвязи, тут «толкотня», как в трамвае в часы пик, сказал бы Кренкель. Отлично слышны любители многих стран, но лучше других — европейцы и американцы.

Делаю короткий общий вызов: ВСЕМ! И на «проводе» — старейший, хотя ему вряд ли больше тридцати лет, ленинградский коротковолновик, снайпер эфира Василий Салтыков! «Давай свои для Ленинграда», — говорит он, и я с наибольшей доступной мне скоростью (Вася блестящий оператор) начинаю передачу телеграмм, адресованных в Ленинград, зная, что так они дойдут до адресатов быстрее, чем по обычной цепочке: через Диксон и Москву. Заканчиваем этот несколько необычный служебно-любительский сеанс связи и договариваемся встретиться вновь. Вася недоволен: мало

было телеграмм — «каких-то» шестьсот слов. Обещаю к следующему сроку приготовить не менее двух тысяч.

И снова общий вызов. В аппаратном журнале позывные англичан и голландцев, чехов и исландцев, аргентинцев и бразильцев, любителей почти всех районов США.

Однажды на мой общий вызов ответила какая-то радиостанция. Рука радиста показалась знакомой... Кренкель! Подивились встрече на такой волне — всегда работали на служебных диапазонах, — попрощались, и снова принялись за «охоту».

* * *

Я прошу у строгих редакторов разрешения обратиться к юным читателям этих записок. Дорогие мои друзья! Если вам пятнадцать — семнадцать и вы не успели еще заинтересоваться чем-либо по-настоящему глубоко, мой совет вам — становитесь радиолюбителями! Перед вами откроется сказочный, полный таинственных, словно неземных, звуков мир дальних связей. Вы сможете — затратив немалый труд, конечно, — сконструировать сами домашний радиоприемник, передатчик, телевизор, магнитофон. И, возможно, увлечение этой техникой поможет вам ответить на вопрос, который рано или поздно перед каждым человеком ставит жизнь — кем быть?

Приходите в радиоклубы ДОСААФ, они есть сейчас во многих городах страны. Там встретят вас такие же внимательные и заботливые люди, как те, что в середине двадцатых годов встречали ленинградских парней и девчат. И помогут во всем. А если там, где вы живете, нет клуба ДОСААФ — организуйте самостоятельный клуб с помощью вашего учителя физики, руководителя школы, радистов — ветеранов Великой Отечественной войны или демобилизованных молодых воинов. А я буду счастлив когда-нибудь, пусть нескоро, установить связь с вами, прочитавшими эти записки, на своей домашней радиостанции с позывным сигналом UA3BN...

* * *

12 июля по пути, проложенному Чкаловым, вылетают М. М. Громов, С. А. Данилин, А. Б. Юмашев! Включаем радиомаяк, устанавливаем наблюдение на волнах самолета — такого же АНТ-25, как у Чкалова. В 22 часа он пролетает над нами, мы слышим шум мотора, но самолета не видим — над островом шапка облаков.

Оставляя в стороне дрейфующую станцию, самолет проходит полюс, оттуда громовцы посылают приветствие папанинцам, и письма, адресованные отважной четверке, снова улетают в Америку.

Остаются позади схватки с тремя циклонами, обледенение и полет на опасно малых высотах. И вот второй героический беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс на построенном советскими людьми самолете завершен: побив два мировых рекорда — на беспосадочный полет по прямой и по ломаной, — АНТ-25 идет на посадку недалеко от Лос-Анджелеса!

Мазурук с Аккуратовым занимаются полезным делом: летают на своем У-2, уточняя карты архипелага. Имеющиеся карты оказались весьма неточными, вплоть до того, что некоторые «открытые» иностранными экспедициями острова нашим авиаторам приходится «закрывать», поскольку они не существуют.

Получаю командировку Главсевморпути в бухту Тихую. Вылетаем туда с Мазуруком все на том же У-2, обрадованные представившейся возможностью вновь полюбоваться необыкновенной красотой архипелага. Проводим два дня у гостеприимных полярников Тихой, наших ближайших соседей, и возвращаемся на базу.

* * *

12 августа по следам двух славных АНТ-25 из Москвы в Америку с первым коммерческим грузом на борту вылетает самолет Героя Советского Союза С. А. Леваневского. В экипаже второй пилот Н. К. Кастанаев, штурман В. И. Левченко, бортмеханики Г. Т. Побежимов и Н. Н. Годовиков, радист Н. Я. Галковский.

Самолет — громадина! Четыре мотора. Полетный вес 35 тонн. Крейсерская скорость 280 километров в час.

Снова включаем радиомаяк, снова устанавливаем наблюдение на волнах самолета. Галковский уверенно передает короткие сообщения. Самолет проходит где-то недалеко от Рудольфа, но моторов мы не слышим и самолета не видим — у нас пурга.

13 августа в 13 часов 40 минут принимаем телеграмму:

«ПРОЛЕТАЕМ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС. ДОСТАЛСЯ ОН НАМ ТРУДНО. НАЧИНАЯ С СЕРЕДИНЫ БАРЕНЦЕВА МОРЯ ВСЕ ВРЕМЯ МОЩНАЯ ОБЛАЧНОСТЬ. ВЫСОТА 6000 МЕТРОВ. ТЕМПЕРАТУРА МИНУС 35. СТЕКЛА КАБИНЫ ПОКРЫТЫ ИЗМОРОЗЫЮ. ВСТРЕЧНЫЙ ВЕТЕР МЕСТАМИ 100 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС. СООБЩИТЕ ПОГОДУ ПО ТУ СТОРОНУ ПОЛЮСА. ВСЕ В ПОРЯДКЕ».

Через пятьдесят две минуты приходит тревожное сообщение: на самолете вышел из строя крайний правый мотор, полет проходит в сплошной облачности на высоте 4600 метров.

Это было последнее ясное сообщение, принятое нами на Рудольфе. Потом мы узнали, что в 15 часов 58 минут в Якутске приняли с самолета: «Все в порядке. Слышимость плохая», а в 17 часов 53 минуты на мысе Шмидта: «Как меня слышите? Ждите...» И все{3}. Эфир на волнах самолета замолчал. Сложилась обстановка, похожая на ту, когда, находясь над полюсом, начал передавать сообщение самолет Водопьянова и на полуслове исчез из эфира.

И снова начинается напряженное, до слуховых галлюцинаций, прослушивание эфира на волнах, отведенных радиостанции самолета. И на соседних: ведь могла же нарушиться градуировка самолетного передатчика, мог даже опытный радист Галковский допустить некоторую неточность в установке волны передатчика?! Условия у него сейчас могут быть чрезвычайные, возможно, даже более тяжелые, чем у Кренкеля, если, конечно, он, Галковский, — жив.

Снова радиорубка на Рудольфе полна людьми. И у всех в глазах опять вопрос. И снова мы с Богдановым можем отвечать нашим товарищам лишь отрицательным покачиванием головы...

Около десяти часов отсутствовала связь с дрейфующей льдиной, на которую совершил посадку самолет Водопьянова. И те десять часов становятся сейчас для нас, радистов Рудольфа, маяком надежды — мы почему-то почти уверены, что и самолет Леваневского обязательно должен появиться в эфире не позднее, чем через десять часов.

Но проходит десять часов, сутки, а связи с самолетом нет. Проходит в два раза больше времени, чем нужно, чтобы самолет с неисправной радиостанцией мог долететь до населенных пунктов на побережье Советской Арктики или Америки и оттуда дать знать о себе, но эфир молчит...

Проходит десять дней. За это время Галковский с его опытом мог из обломков радиостанции, если она была повреждена при вынужденной посадке, собрать новую и выйти в эфир. Но самолета все нет...

Но вот проходит время, на которое у экипажа могло хватить продовольствия при очень экономном его расходовании, и мы понимаем, что отважных авиаторов нет больше с нами, и с тяжелым чувством склоняем головы перед их памятью...

Но это будет позднее, гораздо позднее. А сейчас делается очень много, чтобы найти самолет, спасти экипаж. В поиски включается ледокол «Красин». Он используется как база полярной авиации. 26 августа с мыса Барроу на Аляске начинается поиски летчик Задков. Он совершает поисковые полеты также 28 августа, 2 и 3 сентября. 8 сентября льды раздавили его самолет, к счастью, у борта ледокола. На смену Задкову приходит летчик Грацианский. Он летает, тоже с мыса Барроу, 22 и 23 сентября и 5 октября.

14 сентября из Москвы на Рудольф для поисков прилетают самолеты Водопьянова, Молокова и Алексеева, участвовавшие в экспедиции на Северный полюс. Они привозят «говорящие» письма для папанинцев, которые мы немедленно «вручаем» адресатам — передаем на дрейфующую льдину по радиотелефону.

7 октября с купола Рудольфа срывается самолет Водопьянова и уходит на север. Связь с бортрадистом Ивановым вполне уверенная. Около десяти часов длится очень трудный, проходящий в сложнейших метеорологических условиях полет. Обследуется огромная площадь, но пропавший самолет обнаружить не удастся. Зайдя за полюс и достигнув 88°30' северной широты, Водопьянов возвращается на базу.

Несколько полетов совершают приглашенные нашим правительством американские летчики Маттерн, Рендель, Стюарт и другие. Они ищут самолет Леваневского на северном побережье Канады и в прибрежной части моря Бофорта.

Маттерн и Леваневский. Их связывали определенные взаимоотношения: в 1933 году квалифицированнейший, мужественный и верный своему интернациональному долгу советский летчик, рискуя жизнью, спас американца, совершавшего кругосветный перелет и потерпевшего аварию на Чукотке. Теперь они поменялись ролями: пропал Леваневский. Как же отблагодарил американский летчик советского коллегу за спасение? Совершил один полет до 75° северной широты и от дальнейших поисков отказался, хоть и купили мы ему, по его выбору, самолет американского производства, наиболее приспособленный для ведения поисковых работ.

На приобретенном нами в США двухмоторном гидросамолете пять смелых поисковых полетов в Центральный полярный бассейн совершает американский полярный исследователь и летчик Уилкинс (второй пилот Кенион).

26 октября самолеты Водопьянова, Молокова и Алексеева, не приспособленные для ночных полетов, улетают в Москву. На смену им 19 ноября на Рудольф прилетают четырехмоторные самолеты Б. Г. Чухновского (командир отряда), М. С. Бабушкина, Я. Д. Мошковского и Ф. Б. Фариха.

Но меня уже не будет в это время на Рудольфе, я улечу с отрядом Водопьянова. Моя ближайшая задача — принять участие в экспедиции, которая будет снимать папанинцев со льдины, что, видимо, не за горами, так как несет станцию к югу иногда с фантастической для дрейфующих льдов скоростью. В радиорубке Рудольфа меня заменяет опытный радист морского флота и мой большой друг Олег Куксин. Это — надежный человек, за связь с дрейфующей станцией можно не беспокоиться.

* * *

Куксин. В 1930 году молчаливый, собранный паренек, радиолюбитель, комсомолец, пришел во Владивостокскую мореходку. В тридцать втором был назначен старшим радистом ледокола «Литке» и принял участие в Северо-Восточной полярной экспедиции. В тридцать четвертом совершил на «Литке» переход Владивосток —

Ленинград Северным морским путем в одну навигацию. Около трех лет плавал на судах Балтийского морского пароходства, побывал во многих странах. В тридцать седьмом рука Куксина впервые включила самолетную радиостанцию, и делал он это на протяжении четверти века, налетав на разных машинах, морских и сухопутных, более трех миллионов километров.

Многими правительственными наградами отмечен нелегкий путь коммуниста Олега Архиповича Куксина в полярной авиации, и среди них орден Ленина и золотая медаль «Серп и Молот». Нездоровье заставило его уйти с летной работы: теперь Куксин передает свой богатый опыт молодому поколению радистов, и когда говоришь с его учениками, слышишь: «Отлично знает дело... Интересно ведет занятия... Хороший человек...» Но все это — будет. А сейчас будущий Герой Социалистического Труда Олег Куксин в радиорубке Рудольфа держит связь с будущим Героем Советского Союза Эрнстом Кренкелем...

Прощаюсь с папанинцами и товарищами, остающимися на базе. И это снова нелегко, несмотря на то что впереди все так радужно: Москва, родной Ленинград, семья, товарищи по основной работе, друзья...

Прощай, остров Рудольфа!

Цветы остались на льду

Только 30 ноября, более чем через месяц после отлета с Рудольфа, идем на посадку в Москве.

Ленинград, декабрь. Скупая, в основном газетная, информация о папанинцах. Лыдина продолжает быстро дрейфовать на юг: 1 декабря — широта 82°46', 30 декабря — 79°54' — порог Гренландского моря!

Начинается подготовка экспедиции по снятию папанинцев. Экспедиция комплексная, с каждым днем масштабы ее растут. 22 января 1938 года к кромке льдов в Гренландском море подходит небольшое промысловое судно «Мурманец». Всего лишь около 80 миль отделяют его от дрейфующей станции.

3 февраля из Мурманска в район дрейфующей зимовки выходит ледокольный транспорт «Таймыр», 7 февраля — ледокольный пароход «Мурман».

6 февраля произошла катастрофа: в районе станции Белое море врезался в сопку и взорвался дирижабль СССР-В-6, летевший на помощь папанинцам. Погибло 13 человек, и в их числе чудесный Алеша Ритслянд, который несколькими месяцами раньше так точно вывел самолет Молокова на папанинскую лыдину...

9 февраля из Кронштадта, невиданными темпами завершив ремонт, берет курс на север старейшина ледокольного флота «Ермак». На всех судах самолеты и опытные полярные летчики.

Срочный вызов в Москву. Выезжаю 29 января и на следующий же день включаюсь в качестве бортрадиста флагманского самолета в состав воздушной экспедиции, возглавляемой Иваном Тимофеевичем Спириным, теперь уже Героем Советского Союза. В экспедиции два двухмоторных самолета. Командир флагмана майор Кабанов — мастер слепого полета, командир второго самолета — полярный летчик Задков. Наша задача — снять папанинцев со льдины, если к ним не пробьются суда или не долетят базирующиеся на эти суда легкие самолеты.

Обстановка на дрейфующей станции весьма тревожная. 1 февраля в результате сильного шторма папанинская лыдина, казавшаяся недавно такой прочной, начинает расползаться на куски. Станция оказывается на обломке поля размерами триста на двести метров, окруженном трещинами. Тогда летчик-испытатель В. К. Коккинаки начинает на одном из подмосковных аэродромов на самолетах нашей экспедиции отрабатывать наименьшие возможные разбег и пробег. Получается, что трехсот метров нам должно хватить. Но — впритык.

Машины проверены и заправлены. Погружен неприкосновенный запас продовольствия и экспедиционное снаряжение. Завтра летим!

Но 3 февраля приходит новая тревожная весть: ледяное поле, на котором находится станция, в результате сжатия разломалось окончательно и папанинцы очутились на обломке, имеющем размеры пятьдесят на тридцать метров! Теперь посадка самолетов невозможна, и мы, экипажи двух рвущихся на север красавцев-самолетов, глубоко сожалеем, что не можем прийти на помощь четверке отважных полярников, к которым подкрадывается беда...

Не прочитав дневники папанинцев, невозможно представить себе, какие трудности выпали на их долю и что помогло им выстоять. Я позволю себе привести лишь отдельные выдержки из опубликованного дневника И. Д. Папанина за несколько дней февраля — нелегкого для папанинцев месяца.

«1 февраля... Треск возрастал. Я хотел пойти посмотреть, что происходит в лагере, но Эрнст сказал: «Не ходи, промочишь одежду... Я дежурный и сейчас туда отправлюсь...» Ширшов... вышел из палатки с фонарем. Вернувшись, он сказал: «Трещина проходит рядом с нами...» Петрович был абсолютно спокоен. Он делал это сообщение тем же тоном, каким он обычно говорит: «Взял станцию».

...Я пробил топором ледяную крышу, прыгнул внутрь и... очутился в воде: склад затопило.

...Под вой пурги наше ледяное поле, казавшееся таким прочным, расплзлось на куски.

Эрнст завел патефон. Всегда в самые тяжелые и тревожные минуты он садится играть в шахматы или заводит патефон.

Под ударами ветра громыкает ветряк... Все прислушиваются и молчат. Я говорю: — Вот что, братки: теперь, когда будете обходить лагерь, к краю льдины не подходите. Теодорыч вчера чуть не сорвался. Если что-либо случится с кем-либо из вас, считайте: пропали двое; мне тогда тоже нет смысла возвращаться на землю!

...Сомнений больше нет: льдина треснула и под палаткой!

...Не дожидаясь окончания постройки снежного дома, мы решили вынести отсюда радиостанцию и все ценное имущество, разбить легкие шелковые палатки, которыми мы располагали, и временно разместиться в них... Мы разбили их около дальней мачты антенны. В одной палатке сложили одежду и спальные мешки, в другой разместили радиостанцию Кренкеля.

...Женя вытащил гравитационные приборы из своей обсерватории, так как ее тоже заливают водой.

...Отрезаны две базы, также технический склад со второстепенным имуществом. Из затопленного хозяйственного склада все ценное спасено.

2 февраля. ...Обнаружили новые трещины, еще сократившие размеры льдины... Одна из трещин отрезала от нас дальнюю мачту антенны вместе с палаткой, которую мы вчера поставили. Ничего не поделаешь: надо еще раз менять квартиру.

...Теперь все снаряжение нашего лагеря будем держать на нартах...

3 февраля. ...Жене удалось достаточно точно определить координаты.

...Петр Петрович с утра приводил в порядок свои научные материалы...

...Мы с Теодорычем занимались благоустройством лагеря.

...Мы не беспокоимся ни о себе, ни о своих семьях... Мне вспоминается трагическая запись капитана Скотта, который, возвращаясь с Южного полюса, мучительно думал: кто обеспечит его семью, если он погибнет? У нас нет таких мыслей: о нас заботится весь советский народ, наша партия, наше правительство.

...В честь появления солнца мы выпили по рюмке коньяку, закусили тортом.

...Слушали «Последние известия» по радио.

5 февраля. ...Братки устроили парикмахерскую: побрились, протерли мокрой тряпкой лица и стали неузнаваемы.

7 февраля. Опять свирепствует пурга.

...Повторилось сжатие.

...Льдина под нами все время колеблется.

...Усиливается ветер.

8 февраля. Шторм разыгрался жестокий.

...Раздался полный тревоги голос Теодорыча: — Скорее на помощь!.. Шторм ломает радиопалатку!..

...После пережитых треволнений снежный домик казался нам удобным и чрезвычайно просторным дворцом. Мы поужинали, не переставая восхищаться новым жилищем.

9-10 февраля. ...Вчера Эрнст и Петрович прочно привязали к нартам всю аппаратуру. ...Теперь, чтобы передвинуть радиостанцию на другое место, не нужно разбирать ее и делать переключения...»

Комментарии? Вряд ли они нужны. Но все же скажем: главным, что поддерживало папанинцев в течение 274 нелегких дней дрейфа, и особенно трагических первых дней февраля, была глубокая уверенность в том, что они не одиноки, а окружены симпатией, вниманием и заботой многих советских людей. Папанинцы за время дрейфа не растеряли уважения друг к другу и не утратили готовности постоянно один о другом заботиться. Они были людьми, и все обычные человеческие чувства им были свойственны, в том числе и гнетущее чувство, вызываемое приближающейся опасностью. Но они были волевыми людьми, и когда это чувство возникало, умели заставить себя подавить его, внешне казаться спокойными и делать с обычной сноровистостью и тщательностью ту работу, ради которой были сюда посланы. Помогало им и умение ценить небольшие радости, которые весьма скупо отпускала жизнь на льдине...

Папанинцев 19 февраля сняли со льдины моряки «Таймыра» и «Мурмана».

— Понимаешь, — скажет потом Кренкель, — кто-то из моряков, которые пришли к нам на льдину, принес букет живых цветов. Живых! И они остались на льду — забыли. Вот жалость-то...

Папанинцы покинули льдину, но советские исследования в Центральной Арктике продолжались. В 1937—1940 годах через Центральный полярный бассейн дрейфовал ледокольный пароход «Седов», и на нем вели научную работу полярники, перемежая ее ожесточенной борьбой за жизнь корабля и свою собственную. В 1941 году самолет с советскими учеными совершил посадку в районе полюса относительной недоступности.

Дальнейшие исследования были прерваны войной. Но с 1948 года посещения Центральной Арктики советскими летающими лабораториями стали обычным делом, а в 1950 году на дрейфующих льдах к востоку от острова Врангеля возникла вторая постоянно действующая научная станция и штат ее был уже семнадцать человек.

В наши дни в Центральной Арктике дрейфует вместе со льдами двадцать третья по счету научная станция.

Многое изменилось за прошедшие годы в советских поселках на дрейфующих льдах. Полярники пользуются новыми приборами для научных наблюдений — более точными и надежными, а в ряде случаев и более портативными. В далеком прошлом осталось изнурительное выкручивание вручную лебедки на гидрологических станциях — теперь это делают двигатели. Портативнее и легче стали радиостанции. В ледовых поселках появились современные транспортные средства.

Полярники располагаются для житья и работы в просторных, теплых и светлых палатках и домиках. В одном из этих домиков размещается кают-компания, где можно порыться в библиотеке, почитать интересную книгу, посмотреть кинофильм, наконец просто отдохнуть в уютной обстановке.

Теперь полярники уже не готовят, как папанинцы, обед на примусе в камбузе, стены которого сложены из снежных кирпичей и тают. Прекрасно оборудованные кухни с газовыми плитами позволяют готовить пищу с удобствами и каждый день — вкусную, калорийную и разнообразную. Разнообразную потому, что самолеты теперь прилетают на дрейфующие станции относительно часто и привозят не только письма и газеты, но и все, что требуется для пополнения продовольственных запасов, в том числе свежие овощи и фрукты.

На первой дрейфующей станции обязанности врача были возложены на гидробиолога Ширшова, и три папанинца облегченно вздохнули, когда выяснилось, что дрейф окончен и «врач» слагает свои обязанности, так и не получив возможности лечить товарищей от серьезных заболеваний, которых не было. Теперь на каждой дрейфующей станции есть квалифицированный врач, который ведет систематическую лечебно-профилактическую работу и помощи которого уже не опасается никто из полярников. Есть на нынешних дрейфующих станциях и баня, о которой папанинцы могли только мечтать.

Было бы, однако, ошибкой думать, что сейчас жизнь на дрейфующих станциях такая уж спокойная и легкая. Нет. По-прежнему происходят тут подвижки льдов и на территории поселков возникают напряженные ситуации, заставляющие иногда переносить станцию на новое место. Ледяные валы разрушают аэродромы, и приходится сооружать новые, затрачивая на это много сил и времени. Сильнее морозы, штормовые ветры и пурга, как, впрочем, и на всех полярных станциях, островных и материковых, делают работу на открытом воздухе, мягко говоря, малоприятной. Летом донимает надледная вода.

Немало трудностей испытывают и в наши дни экипажи самолетов и вертолетов, летающих в Центральной Арктике.

Но ученые на дрейфующих станциях и в высокоширотных воздушных экспедициях и их верные помощники — летчики, штурманы, механики, радисты и хозяйственники — с папанинской твердостью, а подчас и героизмом противостоят этим трудностям. Изучение Центральной Арктики советскими людьми продолжается.

Что же оно дало — в главном — человечеству?

(OCR: отсутствуют последние страницы 141 — 142)

Примечания

{1} Отто Юльевич Шмидт и Владимир Иванович Воронин.

{2} Ледоколы в большей степени, чем обычные суда, подвержены качке.

{3} Ленинградский ученый Л. П. Куперов на основе анализа условий радиосвязи во время полета С. Леваневского пришел к выводу, что принятые в Якутске и на мысе Шмидта сообщения бесспорно принадлежали самолету С. А. Леваневского и, если самолет совершил благополучную вынужденную посадку, то это скорее всего произошло в районе полюса относительной недоступности, западнее района поисков. Но условия прохождения в Восточной Арктике присвоенных самолету волн не позволили бы держать связь оттуда по крайней мере до 16 августа... В конце тридцатых годов наука, к сожалению, еще не располагала данными, на основании которых можно было бы сделать такой вывод. Статья Л. П. Куперова опубликована в сборнике «Проблемы Арктики и Антарктики» (выпуск 29, 1968).